Ueber die Höhe des Schadensersatzes im internationalen Eisenbahn-Frachtrecht.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer

hohen juristischen Fakultät,

der

Eberhard-Karl-Universität zu Tübingen

vorgelegt

von

J. Barth,

Eisenbahn-Sekretär zu Essen (Ruhr).

1895.

Druck von W. Girardet, Essen (Ruhr).

Inhalt.

Einleitung.

Im Juni 1874 war es, wo die Herren G. de Seigneux, Advokat und Mitglied des Großen Rathes von Genf, und Dr. H. Christ, Advokat in Basel, eine Petition an die Bundesversammlung in Bern richteten, in welcher sie zuerst den Gedanken anregten, das internationale Eisenbahntransportwesen auf einer einzuberufenden internationalen Conferenz durch Staatsvertrag gesetzlich zu regeln. Eine solche 1. Conferenz fand dann im Jahre 1878 zu Bern statt, und dieser folgten noch eine 2. im Jahre 1881 und eine 3. im Jahre 1886. Zur Vollziehung des auf der letzteren festgestellten Entwurfes eines „Internationalen Uebereinkommens" tagte im Jahre 1890 zu Bern eine Schlußconferenz, in welcher die Bevollmächtigten der 9 mitteleuropäischen Staaten Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich, Rußland, Belgien, Niederlande, Luxemburg und Schweiz, jenes Uebereinkommen nebst Anlagen unterzeichneten. Nachdem dasselbe darauf in den einzelnen vertragschließenden Staaten durch Gesetze bezw. Erlasse*) verfassungsmäßig genehmigt worden war, fand am 30. September 1892 zu Bern der Austausch der Ratifikationsurkunden statt; vom 1. Januar 1893 ab sind sodann die durch das Uebereinkommen geschaffenen neuen Rechtsnormen in Kraft getreten.

Dies ist in Kürze die Entstehungsgeschichte**) des großen Vertragswerkes, dessen hohe und weittragende Bedeutung von fast keinem seiner Schriftsteller verkannt wird. „Eine neue internationale Eisenbahngesetzgebung"***) — „dans le domaine des relations inter-

*) Eine Zusammenstellung derselben siehe: Zeitschr. f. d. internat. Eisenbahntransport, 1894, S. 167 ff.

**) Näheres siehe neuerdings bei Eger: Die geschichtliche Entwickelung des Eisenbahn-Transportrechtes in Preußen — Separat-Abdruck aus den „Annalen des Deutschen Reichs". München und Leipzig 1895, S. 48—59.

***) Gerstner: Internat. Eisenbahn-Frachtrecht, S. VIII.

nationales un des faits les plus importants et les plus heureux du siècle“*) —, „ein neues europäisches Eisenbahngesetzbuch“**) sind sicher berechtigte Bezeichnungen für ein Werk, welches eine solche Menge wichtiger privat- und proceßrechtlicher Normen zu internationalen gemacht hat, welches auch auf das interne Recht aller Conventionsstaaten einen verbessernden Einfluß ausgeübt hat und welches noch große handels- und culturpolitische Wirkungen verspricht.

Verträge mit fremden Staaten hat nach Art. 11 der deutschen Reichsverfassung der Kaiser einzugehen; beziehen sich dieselben auf Gegenstände, welche der Reichsgesetzgebung unterliegen, so ist nach Abs. 3 a. a. O. die Mitwirkung der gesetzgebenden Faktoren erforderlich. Da nach Art. 4 Ziff. 13 a. a. O. das Handelsrecht und das gerichtliche Verfahren reichsgesetzlich zu ordnen sind, so mußte nach Art. 11 Abs. 3 a. a. O. der Bundesrath dem Abschluß des Uebereinkommens zustimmen, und der Reichstag hatte dasselbe, wenn es gültig sein sollte, zu genehmigen. Die Zustimmung des Bundesraths ist erfolgt, und auch der Reichstag hat seine Genehmigung ertheilt***). Auch ist nach geschehenem Austausch der Ratifikationen das Uebereinkommen im Reichsgesetzblatt (1892, S. 793 ff.) bekannt gemacht worden. Hierdurch hat dasselbe gemäß einem allgemein anerkannten staatsrechtlichen Grundsatze bindende Kraft für alle Staatsbürger erlangt, und zwar dergestalt, daß die bindende Kraft mit der Publikation bezw. 14 Tage nach Erscheinen des die Publikation enthaltenden Gesetzblattes in Berlin bezw. vom 1. Januar 1893 ab begonnen hat, und daß jeder einzelne Staatsangehörige durch das Uebereinkommen in gleicher Weise verpflichtet oder berechtigt wird, wie durch jedes andere Gesetz. Hierüber herrscht allgemeines Einverständniß, verschieden beantwortet wird nur die völkerrechtliche Frage, wann ein Staatsvertrag perfekt werde, d. h. wann die einzelnen contrahirenden Staaten als solche an die Erfüllung des Vertrages juristisch gebunden seien, ob dies mit dem Abschluß, d. h. mit der Unterschrift durch die Contrahenten bezw. die Bevollmächtigten derselben geschehe, oder ob dies erst mit dem Austausch der Ratifikationen geschehe†). Die Entscheidung dieser Frage hatte und hat im vorliegenden Falle keine praktische Bedeutung; sie würde eine

*) Lyon-Caen: Journal de droit international privé, 1893, S. 465. Das die „Haftpflicht der Eisenbahnen“ behandelnde Cap. IV der Abhandlungen Lyon-Caens über die Berner Convention in der citirten Zeitschrift — 1895 — konnte nicht mehr benutzt werden.

**) Rosenthal: Internat. Eisenbahn-Frachtrecht, S. III.

***) Reichstagsverhandlungen 8. Legislaturperiode, Drucksachen Nr. 281.

†) Für den Zeitpunkt des Abschlusses Rivier: Völkerrecht, S. 317 ff.; für denjenigen der Ratifikation Geffken: Völkerrecht, S. 190 ff.

solche nur gehabt haben, wenn die Ratifikation nicht erfolgt wäre. Da dies geschehen ist und überdies für den Beginn der Wirksamkeit des Uebereinkommens ein bestimmter, nach der Ratifikation liegender Termin im Uebereinkommen selbst angesetzt ist, so ist die Frage belanglos.

Größere Bedeutung könnte man der Kritik zumessen, welche in der staatsrechtlichen Litteratur an der Form geübt wird, in welcher die deutschen Staatsverträge auch dann, wenn sie die in Art. 4 der Reichsverfassung bezeichneten Bestimmungen zum Gegenstande haben, veröffentlicht worden.*) Es pflegt nämlich lediglich die betreffende Vertragsurkunde im Reichsgesetzblatt abgedruckt zu werden; Unterschrift des Kaisers und Gegenzeichnung des Reichskanzlers fehlen; die Zustimmung des Bundesraths sowie die Genehmigung des Reichstags sind nicht ersichtlich. Diese Art der Verkündigung ist auch beim Uebereinkommen gewählt, und es fragt sich, ob dieselbe auf die reichsgesetzliche Natur des Uebereinkommens von Einfluß ist.

Damit etwas Reichsrecht sein soll, ist die Zustimmung des Bundesraths und Reichstags erforderlich (Art. 5 der Reichsverf.) und ferner die Verkündigung von Reichswegen durch Reichsgesetzblatt (Art. 2 a. a. O.) Vorschriften über eine besondere Form der Verkündigung sind in der Reichsverfassung nicht gegeben, und es lassen sich auch aus anderen Bestimmungen der Reichsverfassung sichere Consequenzen für eine solche bestimmte Form nicht schließen. Die für Staatsverträge privatrechtlichen Inhalts beliebte Art der Verkündigung reicht daher hin, um verbindliche Rechtsnormen zu begründen.

In der Praxis verschwindet aber auch diese Controverse, da nicht leicht ein Richter die Anwendung der Normen des Uebereinkommens wegen der beobachteten Form der Verkündigung verweigern wird. Hieran wird er durch nichts gehindert, denn er ist einerseits befugt, die Rechtsbeständigkeit eines verkündeten Gesetzes zu prüfen, andererseits aber auch berechtigt, sich mit der Thatsache der Zustimmung der Landesvertretung und mit der Thatsache der Verkündigung im Reichsgesetzblatt zu begnügen.**) Bei dieser Prüfung können ihn etwaige formelle Mängel der Verkündigung nicht irre machen.

Das internationale Uebereinkommen ist hiernach ein Reichsgesetz; damit steht das internationale Eisenbahnfrachtrecht in allen seinen Theilen gleich demjenigen Theile des deutschen Eisenbahnfrachtrechts, welcher im Handelsgesetzbuch enthalten ist, dagegen in einem Gegensatz zu demjenigen Theile, welcher in Folge der dispositiven Normen

*) Kutz in Seuffert's Blätter für Rechtsanwendung, Neue Folge Bd. 38 S. 1 ff. und die dort angegebene staatsrechtliche Litteratur.

**) Windscheid: Pandekten I § 14 — Dernburg: desgl. I § 25.

der Art. 423—431 des Handelsgesetzbuchs im früheren „Betriebsreglement" vom 11. Mai 1874 (der jetzigen „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" vom 15. November 1892) niedergelegt ist. Die Verkehrsordnung wird bekanntlich nach der nunmehr herrschenden Ansicht dadurch, daß die Eisenbahnen sich bei Abschluß eines jeden Frachtvertrags die Anwendung der Bestimmungen der Verkehrsordnung ausbedingen, zur lex specialis contractus, und der Richter ist befugt, zu prüfen, ob diese lex contractus nicht im Widerspruche steht mit etwaigen absoluten Normen des Handelsgesetzbuchs. So das frühere deutsche, das jetzige interne deutsche, d. h. dasjenige Eisenbahnfrachtrecht, welches für solche Transporte gilt, die innerhalb Deutschlands befördert werden; anders das neue internationale, d. h. dasjenige Eisenbahnfrachtrecht, welches auf solche Transporte anzuwenden ist, die aus dem Gebiete eines Staates in das Gebiet eines anderen dem internationalen Uebereinkommen beigetretenen Staates befördert werden. Die Normen des internationalen Eisenbahnfrachtrechts sind für Deutschland durch Reichsgesetz festgestellt und bilden daher in allen Theilen absolutes Recht, mit welchem viele z. Zt. noch dispositive Normen des internen Rechts (vgl. die genannte Verkehrsordnung) übereinstimmen.

Eine Darstellung des ganzen Inhalts des Uebereinkommens würde über Umfang und Bereich dieser Arbeit hinausgehen. Zweck dieser Arbeit ist vielmehr, denjenigen Theil des Uebereinkommens zu erörtern, welcher von der gesammten Litteratur des internationalen Eisenbahnfrachtrechts ausnahmslos als der wichtigste angesehen wird, nämlich die Normen über die Haftpflicht der Eisenbahnen im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder Minderung des Transportgutes, sowie im Falle der verspäteten Ablieferung. Die Feststellung dieser Normen hat neben der Feststellung der Normen über das Verfügungsrecht des Absenders die meisten Schwierigkeiten geboten, weil gerade in diesen Punkten die beiden in den Vertragsstaaten vorherrschenden Rechtssysteme am weitesten auseinandergingen. Gerade der letztere Umstand, der große Unterschied zwischen den deutschrechtlichen und französischrechtlichen Grundsätzen über die Haftpflicht der Eisenbahnen, über die Höhe des im Falle nicht erfolgender oder vertragswidriger Ablieferung des Gutes zu leistenden Schadensersatzes gab zu den bedeutendsten und zahlreichsten Collisionen der Rechte Veranlassung, und gerade die Collisionen in diesem Punkte gaben am meisten Grund, den Mangel eines internationalen Gesetzesrechtes zu beklagen, und gerade sie haben vorwiegend den Gedanken an die Herstellung internationaler Rechtsnormen hierüber und an den Abschluß eines internationalen Staatsvertrags über das Eisenbahnfrachtrecht überhaupt zur Reife gebracht.

Hinsichtlich der Voraussetzungen und Beschränkungen der Haftpflicht bei Verlust, Beschädigung und verspäteter Ablieferung der Güter bestanden in den Gesetzgebungen der Vertragsstaaten im Allgemeinen keine Verschiedenheiten, da für die Voraussetzungen der Haftpflicht alle betheiligten Gesetzgebungen gleichmäßig die Grundsätze des römischen receptum enthielten und hinsichtlich der Beschränkungen der Haftpflicht die Vorschriften des deutschen Rechts von allen Vertragsstaaten in der einen oder anderen Form adoptirt waren.

Es rechtfertigt sich daher, auch diese beiden Fragen bei der vorliegenden Arbeit auszuscheiden und lediglich die Höhe des Schadensersatzes zum Gegenstand der Erörterung zu machen.

Am zweckmäßigsten erscheint es dabei, zunächst eine Darstellung des internen Rechts der Vertragsstaaten in der in Rede stehenden Frage vor den Berner Conferenzen zu geben, sodann die durch das Uebereinkommen geschaffenen Normen zu erläutern; von Interesse wird dann zuletzt noch die Abänderung des internen Rechtes in den einzelnen Staaten nach Beginn der Conferenzen, während der Dauer derselben und nach Abschluß des Uebereinkommens sein, soweit diese Abänderung aus Veranlassung der neuen internationalen Normen erfolgt ist.

I.

Rechtszustand vor den Berner Conferenzen.

§ 1.

Im Allgemeinen.

Von den 9 Vertragsstaaten besaßen bis zu der schweizerischen Anregung ein besonderes Eisenbahnfrachtrecht nur Deutschland und Oesterreich-Ungarn; in den übrigen Staaten stand der Eisenbahnfrachtverkehr theils unter den Normen des gemeinen Civilrechts, theils enthielt auch das Handelsrecht allgemeine Bestimmungen, welche auf den Eisenbahnfrachtverkehr anzuwenden waren. Diese Anwendung des gemeinen Civilrechts sowohl, wie der allgemeinen Normen des Handelsrechts war in den betreffenden Staaten der Theorie und Praxis überlassen.

In Deutschland und Oesterreich-Ungarn galten für den Eisenbahnfrachtverkehr die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, wie sie in Buch 4 Titel 5 — 1. Abschnitt: Vom Frachtgeschäfte überhaupt, 2. Abschnitt: Vom Frachtgeschäfte der Eisenbahnen insbesondere — enthalten sind. Diese bildeten im Allgemeinen lediglich eine Codifikation des schon vorher von den Eisenbahnverwaltungen, insbesondere vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen durch Betriebsreglements autonomisch festgestellten Eisenbahnfrachtrechts. Insbesondere haben auch die von den Eisenbahnverwaltungen eingeführten Beschränkungen ihrer Haftpflicht im Verhältniß zu derjenigen Haftpflicht, welche nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts dem gewöhnlichen Frachtführer oblag, in das Handelsgesetzbuch Aufnahme gefunden; auch hat das von den Eisenbahnen bis dahin beliebte

Verfahren, die Höhe des etwa zu leistenden Schadensersatzes auf bestimmte Normalsätze zu beschränken, im Handelsgesetzbuche gesetzliche Billigung erfahren.

Der Code de commerce und Code civil sind lange vor dem Aufkommen und der Entwickelung der Eisenbahnen in Frankreich erlassen; sie enthalten daher keine speciell eisenbahn-frachtrechtlichen Normen. Auch in den cahiers des charges und den sonstigen das Eisenbahnfrachtrecht betreffenden Verordnungen wurden Bestimmungen über die Höhe des Schadensersatzes nicht getroffen, sodaß in dieser Frage lediglich die Normen des Civilrechts von Theorie und Praxis auf den Eisenbahnfrachtverkehr analog angewandt werden mußten.

In gleicher Weise fehlte es auch in Belgien an einem besonderen Eisenbahnfrachtrecht, da auch hier der französische Code de commerce und der Code civil aus ihrer Herrschaft über das Eisenbahnfrachtrecht nicht durch ein besonderes Gesetz verdrängt worden waren.

In den Niederlanden erreichte zwar die Geltung des französischen Code de commerce durch das Wetboek van Koophandel des Jahres 1838 formell ihr Ende; indeß schließt sich das Wetboek seinem Inhalt nach stark an den Code de commerce an.

Auch der in Italien im Jahre 1865 an die Stelle des Code de commerce gesetzte Codice di commercio ließ dem Eisenbahnfrachtgeschäft keine gesetzliche Neuregelung zu Theil werden, behielt vielmehr ebenfalls die allgemeinen Bestimmungen des Code de commerce bei.

In Luxemburg hatten mit der Uebernahme der Luxemburgischen Eisenbahnen durch das Deutsche Reich im Jahre 1872 die Bestimmungen des deutschen Betriebsreglements neben dem Code de commerce und Code civil Geltung erlangt.

In Rußland fehlte es vollständig an einer Gesetzgebung über das Frachtgeschäft, und in der Schweiz war es, wo gerade gelegentlich der Berathung eines Gesetzes über das Eisenbahntransportwesen die Idee der internationalen Regelung des Eisenbahnfrachtrechts zuerst auftauchte.

Bis zu dieser Zeit bestand daher eine eigentliche Codifikation des Eisenbahnfrachtrechts nur in Deutschland und Oesterreich-Ungarn; die Grundsätze der deutschen Codifikation und des deutschen Betriebsreglements beherrschten auch das Transportwesen in Rußland insofern, als dort die Tarifbedingungen der Eisenbahnen nach dem Muster der deutschen Vorschriften aufgestellt wurden.

In Frankreich dagegen, in Italien, Belgien, den Niederlanden und zum Theil auch in Luxemburg galten für den Eisenbahnfrachtverkehr die allgemeinen Normen des Code de commerce und Code civil.

In den neun Vertragsstaaten herrschten hiernach im Allgemeinen und auch insbesondere in der Schadensersatzfrage zwei Rechtssysteme, das neuere besonders codificirte deutschrechtliche System, und das ältere, auf dem allgemeinen Code civil und Code de commerce beruhende französischrechtliche System. Beide zeigten in den Normen über die Höhe des Schadensersatzes wesentliche Abweichungen von einander, deren Vereinigung das Ziel der Berner Conferenzen bildete. Dieses Ziel ist im Uebereinkommen im Allgemeinen erreicht, „der Wurf meisterhaft gelungen"*).

§ 2.

Das deutschrechtliche System.

Wenn einem Schuldner, d. h. demjenigen, von dem eine Leistung gefordert werden kann, diese Leistung durch Vernachlässigung der etwa von ihm übernommenen oder ihm gesetzlich obliegenden Fürsorge unmöglich wird, oder wenn ein Schuldner aus dem gleichen Grunde mit der Leistung in Verzug geräth, so ist derselbe nach römischem Recht zur Leistung des sog. Interesses an den Gläubiger verpflichtet. Interesse ist der Schaden, welchen der Gläubiger in Folge des vom Schuldner zu vertretenden Ereignisses an seinem Vermögen erleidet. Dies ist aber in doppelter Weise möglich. Es kann einmal dem Gläubiger ein Theil seines Vermögens entzogen werden (damnum emergens, auch positivum), und sodann kann der Gläubiger durch das fragliche Ereigniß an der Vergrößerung seines Vermögens gehindert worden sein (lucrum cessans, auch damnum privativum). Weiterhin werden direktes oder unmittelbares und indirektes oder mittelbares Interesse, in der Sprache des Mittelalters damnum circa rem und damnum extra rem, unterschieden, je nachdem der Schaden direkte oder indirekte Folge des vom Schuldner zu vertretenden Ereignisses ist.

Die Verpflichtung zur Leistung des Interesses, die Ersatzobligation, umfaßt gemeinrechtlich den Ersatz sowohl von damnum emergens, als von lucrum cessans, sowohl von damnum circa rem als von damnum extra rem. In letzterer Hinsicht wird nur gefordert, daß überhaupt noch Causalnexus vorhanden ist. Ob dies der Fall sei, ist nicht quaestio juris, sondern quaestio facti.

Diese allgemeinen Grundsätze des Römischen Rechts**) vom Maße des Schadensersatzes sind in die Gesetzbücher der Neuzeit durchweg

---

*) Meili: Internationale Eisenbahnverträge in Holtzendorff's Handbuch des Völkerrechts, S. 286 ff., insbesondere § 68 II.

**) Windscheid: Pandekten II § 258.

übernommen worden. Eine Verschiedenheit zeigt sich nur hinsichtlich der Erstattung des entgangenen Gewinns. Nach dem Preußischen Landrechte, sowie nach dem Oesterreichischen Gesetzbuche ist der Schuldner in der Regel nur zum Ersatze des wirklichen Schadens und nur bei dolus und culpa lata zur Erstattung auch des lucrum cessans verpflichtet. Nach dem Code civil, sowie nach dem Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuche (Art 283) umfaßt der zu leistende Schadensersatz ohne jede Rücksicht auf den Grad der Schuld auch die Erstattung des entgangenen Gewinns*).

Indeß ist im Handelsgesetzbuche dieser Umfang der Ersatzverbindlichkeit nicht für alle Handelsgeschäfte gleichmäßig festgesetzt, vielmehr hat das Handelsgesetzbuch die Haftung des Frachtführers in einzelnen Fällen auf den gemeinen Handelswerth bezw. gemeinen Werth der in Frage stehenden Sache beschränkt (Art. 396 und 612) und hinsichtlich des von den Eisenbahnen zu leistenden Schadensersatzes die Festsetzung von Maximal-Entschädigungssätzen in Verbindung mit einer Werthdeklaration zugelassen (Art. 427). Diese Festsetzung ist durch die in den §§ 68 und 70 des Betriebsreglements vom 11. Mai 1874 gegebenen Grundsätze für die Bemessung des „Geldwerthes der bahnseitigen Haftung" bei Beförderung von Gütern erfolgt**).

Die Eisenbahn kann nun in die Lage kommen, Schadensersatz leisten zu müssen in drei bezüglich der Höhe des Schadensersatzes verschiedenen Fällen:

a) wenn sie den Frachtvertrag überhaupt nicht oder nicht gehörig erfüllen kann, weil sie das Gut überhaupt nicht oder nur in beschädigtem Zustande an den Ablieferungsort gebracht hat;

b) wenn sie den Frachtvertrag nicht rechtzeitig erfüllt, weil sie das Gut zu spät an den Ablieferungsort gebracht hat; und endlich

c) wenn sie nicht gehörig und gleichzeitig nicht rechtzeitig erfüllt, weil sie das Gut in beschädigtem Zustande und außerdem noch zu spät an den Ablieferungsort gebracht hat.

---

*) von Hahn: Commentar z. H.-G.-B. II S. 92 ff.

**) Die Grundsätze für die Haftpflicht bei Beförderung von Reisegepäck, Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren können hier übergangen werden, weil einerseits das internationale Uebereinkommen sich nur auf die Beförderung von Gütern bezieht, und daher nur die auf die Beförderung von Gütern sich beziehenden Haftpflichtnormen des Betriebsreglements in Vergleich zu nehmen sind, andererseits aber die Bestimmungen über jene Beförderungsobjekte theils die gleichen sind, wie diejenigen für Güter, theils doch diesen nachgebildet sind.

Auch die übrigen Erörterungen der vorliegenden Arbeit werden sich deshalb lediglich auf die Beförderung von Gütern beziehen.

Es fragt sich, wie hoch in diesen Fällen der Betrag des Schadensersatzes nach dem deutschrechtlichen System zu bemessen war, ob dieser Betrag sich zu belaufen hatte:

auf das gesammte Interesse, den vollen Schaden (damnum emergens und lucrum cessans), oder

auf den gemeinen Sachwerth, Handelswerth bezw. den gemeinen Werth oder

auf einen im Voraus bestimmten Normalsatz oder den vorher deklarirten Werth oder endlich

auf einen dieser Beträge neben oder in Verbindung mit einem anderen derselben.

A. Höhe des Schadensersatzes bei Verlust oder Beschädigung.

Wenn der gewöhnliche Frachtführer den Frachtvertrag überhaupt nicht oder nicht gehörig erfüllen kann, weil das Gut verloren gegangen oder in beschädigtem Zustande am Ablieferungsorte angekommen ist, so ist er, wenn auch die sonstigen gesetzlichen Voraussetzungen für die Schadensersatzleistung gegeben sind, zum Ersatz des dem Absender bezw. Empfänger durch den Verlust oder die Beschädigung entstehenden Schadens verpflichtet. Der Frachtführer hat aber nicht das gesammte Interesse (damnum emergens und lucrum cessans) zu leisten, sondern nach Art 396 nur den Sachwerth. Es kommt ferner bei Bemessung dieses Sachwerthes nicht in Frage der Werth, welchen die verlorene oder beschädigte Sache für den Absender bezw. Empfänger persönlich hätte, wenn sie nicht verloren gegangen oder beschädigt worden wäre, der sog. Affektionswerth, aber auch nicht der besondere Werth der verlorenen oder beschädigten Sache, welchen sie für das Vermögen des Absenders bezw. Empfängers gehabt hätte, wenn sie nicht verloren gegangen oder beschädigt worden wäre (lucrum cessans). Es ist vielmehr lediglich derjenige Werth bei Bemessung der Höhe des Schadensersatzes zu Grunde zu legen, welchen die Sache für Jedermann, nicht bloß für den Absender bezw. Empfänger, welchen sie ferner im Verkehr, im Handel, nicht bloß im Vermögen des Absenders bezw. Empfängers gehabt hätte. Es ist also ein ganz objektiver Maßstab, der zu Grunde zu legen ist, und es wird keine Rücksicht genommen auf die Vortheile, welche die Sache für diese oder jene bestimmte Person etwa hätte haben können.

Als dieser Sachwerth ist der „gemeine Handelswerth" des Art. 396 H.-G.-B. aufzufassen; er ist der Marktpreis der Sache, und er ist in der Regel geringer als das „Interesse" des gemeinen Civilrechts,

da in ihm lucrum cessans und damnum extra rem nicht enthalten sind; er kann ihm aber gleich sein, z. B. bei solchen Sachen, welche keine besonderen individuellen Eigenschaften besitzen, welche daher ohne viele Mühe durch andere Sachen derselben Art und Beschaffenheit ersetzt werden können; niemals ist aber dieser „Sachwerth" höher, als das „Interesse" und demnach ist die Haftung des Frachtführers hinsichtlich der Höhe des Schadensersatzes bei Verlust und Beschädigung des Gutes nicht so streng, als die Haftung des Schuldners im gemeinen Recht, — eine Rechtsnorm, welche ihre innere Berechtigung darin findet, daß die Voraussetzungen für die Haftung des Frachtführers strenger sind, als die für die Haftung des Schuldners im gemeinen Recht.

Hinsichtlich der Zeit und des Ortes, welche für die Feststellung des gemeinen Handelswerthes maßgebend sein sollen, gibt das H.-G.-B. noch die besondere Vorschrift, daß Zeit und Ort der Ablieferung zu Grunde zu legen ist, d. h. im Falle des Verlustes Zeit und Ort, wo die Ablieferung hätte erfolgen sollen, und im Falle der Beschädigung Zeit und Ort, wo die Ablieferung erfolgt ist. In jedem Falle sind aber Zölle und Unkosten, soweit sie durch den Verlust oder die Beschädigung erspart sind, von dem in solcher Weise festgestellten gemeinen Handelswerthe in Abzug zu bringen.

Wenn das in Frage stehende Gut keine marktgängige Waare ist, so tritt an die Stelle des gemeinen Handelswerthes der gemeine Werth des Gutes.

Dieses Prinzip für die Höhe des vom gewöhnlichen Frachtführer zu leistenden Schadensersatzes gilt für die Eisenbahnen nur mit der durch Art. 427 Abs. 1 Ziff. 1 in Verbindung mit Art. 423 H.-G.-B. geschaffenen Modifikation, nach welcher es den Eisenbahnen gestattet ist, festzusetzen, daß der Betrag des Schadensersatzes einen vom Absender als Werth des Gutes im Frachtbrief anzugebenden Betrag oder einen von der Eisenbahn im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll. Dieses System der Normalsätze bestand schon vor der Einführung des Allgem. Deutsch. Handelsgesetzbuchs; letzteres hat vielmehr lediglich die Beibehaltung derselben erlaubt. Von dieser Erlaubniß haben die Eisenbahnen von jeher Gebrauch gemacht, und auch das Betriebsreglement vom 11. Mai 1874 hatte demgemäß einen Normalsatz von 60 Mk. pro 50 kg festgesetzt. Es bestanden daher zwei Maximalsätze, über welche hinaus die Eisenbahn im Falle des Verlustes oder der Beschädigung nichts zu leisten hatte:

1. der Normalsatz von 60 Mk. pro 50 kg,

2. der etwa vom Absender deklarirte höhere Werth, und es war zu unterscheiden der Fall, daß der Absender einen höheren Werth nicht deklarirt hatte, und der Fall, daß er dies etwa gethan hatte.

Im ersteren Falle war nach Art. 396 der Berechnung des Schadenersatzes der gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth zu Grunde zu legen, der aber den Normalsatz nicht übersteigen durfte; auch mußte der Berechtigte den Nachweis des von ihm geforderten Werthes erbringen. Wies er einen Werth von weniger als 60 Mk. pro 50 kg nach, so wurde ihm nur der nachgewiesene Werth erstattet; wies er aber einen höheren Werth als 60 Mk. pro 50 kg nach, so wurde ihm nur dieser Normalsatz von 60 Mk. pro 50 kg erstattet. Wollte der Absender sich oder dem Empfänger für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung einen über den Normalsatz hinausgehenden Werth als Entschädigung sichern, so mußte er diesen etwa von ihm zu beanspruchenden höheren Werth im Frachtbriefe angeben und einen Frachtzuschlag zahlen. Aber auch in diesem Falle wurde der Schadensersatzberechnung der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth zu Grunde gelegt, und die Deklaration bewirkte nur, daß der gemeine Handelswerth bis zur Höhe der Deklaration erstattet wurde; auch in diesem Falle mußte der Berechtigte den Nachweis dieses Werthes erbringen. Durch die Deklaration war also der Absender nicht in die Lage gesetzt, sich etwa ein damnum extra rem oder ein lucrum cessans oder sogar ein Affektionsinteresse zu sichern; es wurde ihm vielmehr lediglich der nachgewiesene Handelswerth bezw. gemeine Werth erstattet, wenn dieser geringer war, als die deklarirte Summe. War der nachgewiesene Werth höher, als die deklarirte Summe, was immerhin vorkommen konnte, so wurde nur die deklarirte Summe erstattet, es sei denn, daß diese, was gleichfalls bei Unkenntniß der Bestimmungen vorkommen konnte, geringer angegeben war, als der Normalsatz von 60 Mk. pro 50 kg. In letzterem Falle blieb die Werthdeklaration außer Acht, es wurde kein Frachtzuschlag für dieselbe erhoben, dagegen der Normalsatz in maximo als Schadensersatz vergütet. Im Falle des Partialverlustes kam natürlich nur ein verhältnißmäßiger Theil des gemeinen Handelswerthes zur Erstattung und im Falle der Beschädigung wurde der Verkaufswerth des beschädigten Gutes in Abzug gebracht.

B. Höhe des Schadensersatzes bei verspäteter Lieferung.

Wenn der gewöhnliche Frachtführer den Frachtvertrag nicht rechtzeitig erfüllt, also das Gut nach Ablauf der bedungenen oder ortsüblichen Lieferungszeit an den Ablieferungsort bringt, so ist er, sofern er nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewendet hat und die Anwendung derselben beweist, ebenfalls zum Ersatz des dem Absender bezw. Empfänger durch die verspätete

Lieferung entstandenen Schadens verpflichtet, und zwar hat er in diesem Falle das gesammte Interesse zu leisten. (Art. 397 H.=G.=B.) Der gewöhnliche Frachtführer ist also in diesem Falle nicht besser gestellt, als gemeinrechtlich der Schuldner, der mit Erfüllung seiner Leistung in Verzug geräth. Daß dies so ist, daß in diesem Falle die Höhe des Schadensersatzes größer ist, als im Falle des Verlustes oder der Beschädigung, rechtfertigt sich dadurch, daß hier die Voraussetzungen für den Eintritt der Schadensersatzpflicht milder sind, als im Falle des Verlustes oder der Beschädigung. Während der Frachtführer nämlich bei verspäteter Lieferung nur die Sorgfalt des sog. diligens pater familias zu prästiren hat, haftet er bei Verlust und Beschädigung des Gutes auch für custodia, und zwar bis zur vis maior. Hier kommen also die milderen Grundsätze von der locatio conductio, dort die strengeren des receptum nautarum zur Anwendung, soweit es sich um die Voraussetzungen für den Eintritt der Ersatzpflicht handelt. Deshalb erscheint hinsichtlich der Höhe des zu leistenden Schadensersatzes dort eine Herabsetzung gegenüber dem gewöhnlichen Schuldner, hier die Ausdehnung des Schadensersatzes auf das gesammte Interesse billig und angemessen.

Aber das Prinzip der Haftpflicht des gewöhnlichen Frachtführers gilt auch in diesem Falle für die Eisenbahnen nur mit der durch Art. 427 Abs. 1 Ziff. 2 in Verbindung mit Art. 423 H.=G.=B. geschaffenen Modifikation, nach welcher es den Eisenbahnen auch hier gestattet ist, festzusetzen, daß der Betrag des Schadensersatzes das etwa vom Absender im Frachtbrief deklarirte Interesse an der rechtzeitigen Lieferung oder aber einen von der Eisenbahn allgemein festgesetzten Normalsatz, welcher auch im gänzlichen oder theilweisen Verlust der Fracht bestehen kann und gemäß § 70 des früheren Betriebsreglements stets in einem solchem Theile der Fracht bestand, nicht übersteigen soll.

Auch dieses System bestand schon vor der Einführung des Allgem. Deutsch. Handelsgesetzbuchs, welches auch hier den Eisenbahnen lediglich die Beibehaltung desselben erlaubt hat. Die Eisenbahnen haben ferner auch hier von der ihnen ertheilten Erlaubniß Gebrauch gemacht durch Festsetzung der im § 70 a. a. O. angegebenen Normalsätze und durch Zulassung einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung gegen Erhebung eines Frachtzuschlags. Diese Sätze, Normalsatz und Betrag des deklarirten Interesses, bildeten aber auch hier Maximalsätze mit der weiteren Modifikation, daß der Berechtigte auch hier immer mit dem Beweise des ihm entstandenen Schadens belastet blieb. Indeß hatte die Eisenbahn den Berechtigten in denjenigen Fällen von diesem Beweise entbunden, in welchem er, statt den Beweis seines vollen Schadens anzutreten,

sich mit einem geringeren Normalsatze begnügen wollte. Hieraus ergaben sich dann folgende 2 Fälle:

a) Die Eisenbahn verzichtete auf den Schadensnachweis; dann betrug die Vergütung $^1/_4$ bis $^1/_2$ der Fracht in einzelnen Abstufungen, je nach der Dauer der Verspätung und je nach der Beförderungsart (Beförderung als Fracht- oder Eilgut).

b) Die Eisenbahn verlangte Schadensnachweis; dann war weiter zu unterscheiden, ob der Absender das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung deklarirt hatte oder nicht. Hatte er nicht deklarirt, so wurde der nachgewiesene Schaden vergütet, aber nicht mehr, als der Betrag der ganzen bezw. halben Fracht, je nachdem die Verspätung der Lieferung mehr als 24 Stunden oder 24 Stunden und weniger betragen hatte.

Hatte aber der Absender eine Summe als Interesse an der rechtzeitigen Lieferung im Frachtbriefe deklarirt, so bildete diese Summe den Maximalsatz, bis zu welchem der nachgewiesene Schaden vergütet wurde.

„Bösliche Handlungsweise" (dolus und culpa lata) schlossen in allen Fällen die Anwendung der Maximalsätze aus.

C. Concurrenz des Falles von Verlust und Beschädigung des Gutes mit dem Falle der Versäumung der Lieferungszeit.

Der Fall des Verlustes und der der Beschädigung erleiden in allen Punkten die gleiche rechtliche Behandlung; die Verschiedenheit zwischen ihnen ist nur eine thatsächliche und liegt lediglich in der Beschaffenheit des Gutes. Aber auch hierin sind sich beide Fälle insofern verwandt, als für den Empfänger der Verlust des Gutes gleichsam den höchsten Grad der Beschädigung desselben bildet. Deshalb ist auch die Behandlung der beiden Fälle hinsichtlich der Bemessung des Schadensersatzes insofern die gleiche, als in beiden Fällen der Werth des Gutes der Berechnung des Schadensersatzes zu Grunde gelegt wird (Art. 396). Die Voraussetzung für den Eintritt der Schadensersatzpflicht ist sogar eine absolut gleiche, nämlich die, daß der Schaden nicht Folge von vis maior, natürlicher Beschaffenheit des Gutes oder äußerlich nicht erkennbarer Mängel der Verpackung sei (Art. 395).

Neben dem Falle des Verlustes und der Beschädigung stellt sich der Fall der Versäumung der Lieferzeit als besonderer, thatsächlich

verschiedener dar, der deshalb auch eine ganz andere rechtliche Behandlung erfährt. Die rechtliche Voraussetzung für den Eintritt der Haftpflicht ist hier schon gegeben, sobald nicht die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers beobachtet ist, und die Haftpflicht tritt dann aber auch in höherem Maße ein, nämlich bis zum vollen Schaden (damnum emergens und lucrum cessans).

Im Eisenbahnfrachtrechte sind sodann für jeden der 2 Fälle (1. Verlust und Beschädigung, 2. Versäumung der Lieferzeit) je besondere Modifikationen getroffen, was gleichfalls auf die Unterscheidung von nur 2 rechtlich verschieden zu behandelnden Fällen hindeutet.

Es fragt sich, ob auf jede dieser beiden ganz verschiedenen Rechtsnormen in allen Fällen je ein besonderer Anspruch gestützt werden kann.

Diese Frage wird für den Fall, daß es sich um Concurrenz einer Klage wegen Versäumung der Lieferzeit mit einer solchen wegen Beschädigung des Gutes handelt, allseitig bejaht, aber für den Fall, daß eine Klage wegen Versäumung der Lieferzeit mit einer solchen wegen Verlustes des Gutes concurriren möchte, von Einzelnen bestritten.*)

Im ersten Falle (Concurrenz von Versäumung der Lieferzeit mit Beschädigung des Gutes) geht hiernach ohne Zweifel der Anspruch des Berechtigten über den Ersatz wegen der Beschädigung des Gutes hinaus und erstreckt sich auch auf das durch die Verspätung veranlaßte lucrum cessans, und zwar im früheren deutschen Eisenbahnfrachtrecht nach beiden Richtungen hin bis zur Höhe des deklarirten Werthes und bis zur Höhe des deklarirten Interesses an der rechtzeitigen Lieferung oder bis zu den für beide Fälle im Betriebs-Reglement festgesetzten Normalsätzen.

Auch in dem anderen Falle, in welchem ein Anspruch wegen Verlustes des Gutes mit einem solchen wegen Versäumung der Lieferzeit concurrirt, wird die Frage der Concurrenzmöglichkeit zu bejahen sein, da, wie oben bemerkt, ein Unterschied in der rechtlichen Behandlung des Falles der Beschädigung von derjenigen des Verlustes nicht zu machen, vielmehr die Frage, ob eine Concurrenz beider Fälle mit dem Falle der Versäumung der Lieferzeit möglich ist, gleichmäßig zu entscheiden ist. Nur ist darauf zu sehen, ob das Gut vor oder nach Ablauf der Lieferzeit in Verlust gerathen ist. Geht das Gut vor Ablauf der Lieferzeit verloren, und wird dieser Verlust rechtzeitig, d. i. vor Ablauf der Lieferzeit, festgestellt und dem Berechtigten mitgetheilt, so kommt es ohne Zweifel nicht zu einer Verspätung. Der Frachtführer hat vielmehr alles gethan, was er,

*) Schott in Endemann's Handbuch, 3. Bd. S. 346.

nachdem ihm in Folge des Verlustes die Erfüllung der Frachtobligation unmöglich geworden, thun konnte und thun mußte. Wäre das Gut nicht verloren gegangen, so hätte er bei Ankunft am Ablieferungsorte dem Empfänger das Gut aushändigen müssen; da er das nicht kann, wenn ihm das Gut verloren geht, so genügt er, abgesehen von der Schadensersatzpflicht wegen Verlustes des Gutes, dadurch, daß er den Empfänger vor Ablauf der Lieferzeit von der Unmöglichkeit seiner Leistung in Kenntniß setzt, allen Forderungen, welche dieser wegen Versäumung der Lieferzeit gegen ihn erheben könnte. Alle Ansprüche dieserhalb fallen vielmehr weg, und es bleibt lediglich der Anspruch aus Art. 396 wegen Verlustes des Gutes bestehen.

Geräth aber der Frachtführer mit dem Transporte in Verzug, und wird ihm darauf, nachdem er sich im Verzuge befindet, die Ablieferung in Folge Verlustes des Gutes noch unmöglich, so liegen zwei besondere Ansprüche vor. Sobald nämlich die bedungene oder übliche Lieferzeit verstrichen ist, bevor der Frachtführer das Gut abgeliefert hat, befindet sich dieser im Verzuge, und für den Empfänger bezw. Absender ist von diesem Zeitpunkte ab wegen Versäumung der Lieferzeit actio nata. Bringt dann später der Frachtführer das Gut an den Ablieferungsort, so hat der Empfänger lediglich jenen Anspruch wegen Versäumung der Lieferzeit aus Art. 397; geht aber nunmehr nachträglich, d. i. nach Beginn der mora, das Gut verloren, so tritt zu jenem bereits bestehenden Anspruch wegen der Verspätung ein weiterer wegen des Verlustes hinzu. Beide Ansprüche bestehen dann nebeneinander, und keiner schließt den anderen aus. Auch ist es gleichgültig, ob der Verlust in Folge der Verzögerung oder aus einer anderen Ursache entstanden ist. Der Frachtführer hatte einmal die Ablieferung überhaupt (Art. 396) und sodann die rechtzeitige Ablieferung (Art. 397) zu prästiren. Daher geht im vorliegenden Falle der Anspruch des Berechtigten über den Ersatz wegen Verlust des Gutes hinaus und erstreckt sich auch auf das in der Zeit vom Beginn des Verzugs bis zum eingetretenen Verluste des Gutes veranlaßte lucrum cessans, im früheren deutschen Eisenbahnfrachtrechte also auf Schadensersatz sowohl bis zur Höhe des deklarirten Werthes oder bis zu dem im Betriebs-Reglement festgesetzten Normalsatze, als auch bis zur Höhe des deklarirten Interesses an der rechtzeitigen Lieferung oder wiederum bis zu dem entsprechenden Normalsatze.

Dies geht auch für das Eisenbahnfrachtrecht insbesondere daraus klar hervor, daß hier eine getrennte Deklaration des Werthes und des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung gemäß Art. 427 H.-G.-B. zulässig und durch das frühere Betriebs-Reglement auch eingeführt war, und daß für beide je ein besonderer Frachtzuschlag erhoben

wurde. Hatte demnach der Absender gleichzeitig beide Deklarationen abgegeben und für beide je den besonderen Frachtzuschlag gezahlt, so hatte er sich damit 2 getrennte Ansprüche erworben, welche gegebenenfalls auch getrennt von einander zu erfüllen waren.

§ 3.

Das französischrechtliche System.

Frankreich hatte beim Beginn der Berner Verhandlungen kein besonderes Eisenbahnfrachtrecht; es kamen die Bestimmungen, welche der Code de commerce für den gewöhnlichen Frachtführer getroffen hatte, auf die Eisenbahnen auch damals noch zur Anwendung. Ueber die Höhe des Schadensersatzes in Verlust- und Beschädigungsfällen und im Falle verspäteter Lieferung enthalten aber die betreffenden Artikel 103 bis 108 des Code de commerce keine Bestimmung, so daß in dieser Hinsicht wieder diejenigen Normen eingreifen mußten, welche der Code civil für den Ersatz des durch die Nichterfüllung einer Verbindlichkeit entstehenden Schadens festgesetzt hatte. Bedenkt man, daß beide Gesetzbücher, Code civil und Code de commerce, drei Decennien vor dem Aufkommen und der Entwickelung der Eisenbahnen verfaßt sind, so ist es begreiflich und berechtigt, daß selbst ein französischer Autor schon im Jahre 1866 jene Artikel une législation insuffisante nannte*).

Die „Denkschrift über die Einführung eines einheitlichen Rechts für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr" von de Seigneux und Christ**) und später auch Eger***), sowie sogar der Belgier Lejeune†) und der Franzose Cotelle††) wollen die Artikel 1382 ff. des Code civil als maßgebend betrachten; sie alle aber übersehen, daß in diesen Artikeln lediglich die römische lex Aquilia zum Ausdruck gebracht ist, — daß in denselben Grundsätze für die Schadensersatzverbindlichkeit aus Vergehen und Versehen oder aus außervertragsmäßigem Unrecht gegeben werden. Der Frachtführer aber, der das ihm anvertraute Gut verliert oder auch beschädigt oder verspätet an den Ort der Ablieferung bringt, verletzt dadurch den mit ihm

*) Siehe Cotelle: des Dommages-Interêts en matière de transports, Paris 1894, S. 9.

**) Bei Eger, „Die Einführung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts", 1877, S. 10 und 16.

***) Bei Eger in seinem „Commentar zum internationalen Uebereinkommen". S. 596.

†) Protokoll I S. 37.

††) A. a. O. S. 9.

abgeschlossenen Vertrag, und es kommen daher die Regeln über die Folgen vertragswidrigen Handelns, wie sie in den Art. 1146 ff. des Code civil für den Ersatz des durch die Nichterfüllung einer Verbindlichkeit entstandenen Schadens gegeben sind, zur Anwendung *).

Für die Höhe des Schadensersatzes kommen insbesondere die Art. 1149, 1150 und 1151 a. a. O. in Betracht, in welchen im Allgemeinen das römische Schadensersatzrecht codificirt ist. Auch hier besteht der Schadensersatz im Allgemeinen im Ersatze des Verlustes, den der Gläubiger erlitten hat (damnum emergens), und im Ersatze des Gewinnes, der ihm entzogen worden ist (lucrum cessans) — Art. 1149 a. a. O. —; aber es ist nicht zu ersetzen der Schaden, den man zur Zeit des Vertragsschlusses vorhergesehen hat oder vorhersehen konnte, es sei denn, daß die Vertragserfüllung durch Arglist des Schuldners unterblieben ist — Art. 1150 a. a. O. —, und es ist niemals, auch nicht, wenn die Nichterfüllung des Vertrags von der Arglist des Schuldners herrührt, derjenige Schaden (damnum emergens und lucrum cessans) zu ersetzen, welcher nur mittelbare und indirekte Folge der Nichterfüllung des Vertrags ist — Art. 1151 a. a. O. Es wird also lediglich das unmittelbare, direkte Interesse, das damnum circa rem, nicht auch das mittelbare, indirekte Interesse, das damnum extra rem, berücksichtigt.

Während also nach deutschem Eisenbahnfrachtrechte bei Verlust oder Beschädigung des Gutes der gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth des Gutes, und zwar bis zur Höhe des etwa deklarirten Werthes oder des Normalsatzes der Berechnung des Schadensersatzes zu Grunde zu legen ist, — während ferner nach deutschem Rechte bei Versäumung der Lieferzeit das gesammte Interesse, und zwar wiederum bis zur Höhe der etwa abgegebenen Deklaration oder des festgesetzten Normalsatzes erstattet wird, gelangt nach französischem Rechte stets das ganze Interesse zur Berücksichtigung. Allerdings können auch nach französischem Rechte die Eisenbahnen diese Normen für ihre Haftpflicht vertragsmäßig oder reglementarisch beschränken — wenigstens bestand kein derartiges Verbot —, und die Eisenbahnen haben auch in Tarifen u. s. w. solche ihre Haftpflicht beschränkende Bestimmungen erlassen; indeß haben die französischen Gerichte diese Befugniß erst in neuerer Zeit, und zwar erst seit dem Beginne der Berner Verhandlungen, anerkannt. In gleicher Weise hat dann auch die französische Praxis seit jener Zeit dem Deutschen Eisenbahnbetriebsreglement die Anerkennung nicht mehr versagt.

---

*) So mit Recht auch Gerstner: Internationales Eisenbahnfrachtrecht, S. 356 Anm. 3, und Rosenthal, desgl. S. 212.

II.

Die durch das Berner Uebereinkommen geschaffenen Rechtsnormen.

§ 4.

Entstehungsgeschichte und Ueberblick.

In der allgemeinen Entstehungsgeschichte des Berner Uebereinkommens kann man auf den ersten Blick ein Vorbereitungsstadium und drei Hauptstadien erkennen. Man sieht sofort, daß vor Beginn der ersten Conferenz durch den Schweizerischen „vorläufigen Entwurf für eine Vereinbarung über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr“ und durch den darauf von den deutschen Commissarien aufgestellten „Entwurf eines Vertrages über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr“*) eine geeignete Grundlage für den Beginn von Verhandlungen geschaffen und das Vorbereitungsstadium des späteren Uebereinkommens abgeschlossen ist. Diesem Stadium reihen sich dann die drei Conferenzen und ihre Beschlüsse als weitere Stadien an.

In der vorliegenden Frage bleibt das dritte Hauptstadium unberücksichtigt, da von der dritten Conferenz die Beschlüsse der zweiten Conferenz über die Höhe des Schadensersatzes nicht mehr abgeändert worden sind.

Wir haben demgemäß hier drei Stadien zu unterscheiden: den schweizerischen und deutschen Entwurf, die Beschlüsse der ersten Conferenz und die Beschlüsse der zweiten Conferenz.

*) Beide abgedruckt in den „Protokollen der ersten Berner Conferenz“. S. VII ff.

I.

a) Der Schweizerische Entwurf (Art. 20, 21, 25, 26 und 27)*) bemißt im Falle des Verlustes die Höhe des Schadensersatzes verschieden für den Fall „mangelnder Werthdeklaration" und für den Fall „vorhandener Werthdeklaration".

Hat keine Werthdeklaration, die übrigens fakultativ ist, stattgefunden, so soll der Handelswerth des verlorenen Gutes zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung, bei Frachtgut aber in maximo 1500 Fcs. pro 50 kg erstattet werden, zuzüglich 6 % Zinsen vom Tage der bedungenen Ablieferung ab und abzüglich der etwa ersparten Unkosten (Art. 20 a. a. O.).

Hat Werthdeklaration stattgefunden, so soll der deklarirte Werth, der aber wiederum in maximo nicht höher als 1500 Fcs. pro 50 kg angegeben werden darf, zuzüglich 6 % Zinsen vom Tage der bedungenen Ablieferung ab, aber ohne Abzug etwa ersparter Unkosten erstattet werden (Art. 21 a. a. O.).

Bei Berechnung eines nur für Beschädigung oder nur für partiellen Verlust zu leistenden Schadensersatzes sollen diese Bestimmungen analoge Anwendung finden (Art. 25 a. a. O.).

Im Falle der Versäumung der Lieferzeit soll ohne Nachweis eines Schadens die halbe bezw. ganze Fracht vergütet werden (Art. 26 a. a. O.); kann der Entschädigungsberechtigte einen größeren Schaden nachweisen, so soll dieser ganz erstattet werden, in maximo aber nur soviel, als im Falle des Verlustes zu vergüten wäre (Art. 27 a. a. O.). Der schweizerische Entwurf will also keine Deklaration des Interesses an der „rechtzeitigen Lieferung", wohl aber eine solche des „Werthes"; dieser wird außerdem eine Maximalgrenze (1500 Fcs. pro 50 kg) gezogen, welche gleichzeitig als Maximalgrenze des Schadensersatzes bei nicht abgegebener Werthdeklaration bildet. Der schweizerische Entwurf schließt sich hiernach an das deutsche Eisenbahnfrachtrecht an (wie im Allgemeinen auch das schweizerische Transportgesetz von 1875), insofern gemeiner Handelswerth bezw. Werthdeklaration eine Maximalgrenze erhalten; er weicht von demselben ab, insofern als hier diese Grenze sehr viel höher gezogen wird (1500 Fcs. pro 50 kg) als dort (60 Mk. pro 50 kg), und ferner insofern, als die deutsche „Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung" verworfen wird. Durch diese Abweichungen nähert sich der schweizerische Entwurf dem französischen Recht, welches im Allgemeinen eine Grenze für den Schadensersatz bisher überhaupt nicht kannte.

---

*) Protokolle I, S. XXIV bis XXVII.

b) Der deutsche Entwurf (Art. 20, 25, 27, 27 b) übernimmt für den Fall des Verlustes und der Beschädigung genau die Normen des Art. 396 des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, indem gemäß Art. 20 des deutschen Entwurfs bei Verlust der gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth des verlorenen Gutes zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung abzüglich etwa ersparter Kosten erstattet werden soll, bei Beschädigung aber der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des beschädigten Gutes und dem analog berechneten gemeinen Handelswerthe bezw. gemeinen Werthe ersetzt werden soll, welchen das Gut in unbeschädigtem Zustande gehabt hätte (Art. 25 des deutschen Entwurfs).

Eine Werthdeklaration sieht der deutsche Entwurf ebensowenig vor, wie einen Normalsatz; es wird vielmehr jegliche Begrenzung des gemeinen Handelswerthes fallen gelassen und damit in diesem Punkte eine noch größere Annäherung an das französische Recht vorgeschlagen, als dies im schweizerischen Entwurfe geschehen ist.

Den entgegengesetzten Weg schlägt der deutsche Entwurf für den Fall der Versäumung der Lieferfrist ein; während nämlich der schweizerische Entwurf die Werthdeklaration beibehält und die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung verwirft, verwirft der deutsche Entwurf die erstere und behält die letztere bei. Dabei wird sodann im Falle der Versäumung der Lieferfrist die Höhe des Schadensersatzes verschieden bemessen, jenachdem das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung deklarirt ist oder nicht.

Hat eine Deklaration des Interesses nicht stattgefunden, so soll ohne Nachweis des Schadens $^1/_4$ bezw. $^1/_2$ der Fracht, bei Nachweis eines Schadens der Betrag desselben bis zur Höhe der ganzen Fracht ersetzt werden (Art. 27 Ziff. 1 a. a. O.).

Wenn ein Interesse an der rechtzeitigen Lieferung deklarirt ist, soll ohne Nachweis des Schadens die halbe bezw. ganze Fracht, im Falle des Nachweises eines Schadens der Betrag desselben, in beiden Fällen aber in maximo der Betrag der Deklaration ersetzt werden (Art. 27 Ziff. 2 a. a. O.).

Die Zinspflicht statuirte der deutsche Entwurf in allen Fällen ebenso, wie der schweizerische Entwurf und das Deutsche Handelsgesetzbuch, auf 6 % (Art. 27 b).

II.

Die erste Berner Conferenz.

(Art. 34, 35, 38*), 40**).

„Der Abschnitt des internationalen Transportrechtes über die Voraussetzungen und die Begrenzung der Entschädigungsforderungen

*) Protokolle II, S. 115—117.

**) Protokolle II, S. 122.

gegen die Eisenbahnen wegen Nichterfüllung des Frachtvertrags war fraglos der wichtigste und schwierigste"*). Daher ist es erklärlich, wenn insbesondere auf die Bestimmungen über die Begrenzung und den Umfang des Schadensersatzes der verhältnißmäßig größte Theil der ersten und theilweise auch der zweiten Berner Verhandlungen entfallen ist.

Wie im Allgemeinen, so gelangte auch in der vorliegenden Frage der deutsche Entwurf zur Berathung und mit einzelnen, zum Theil allerdings wesentlichen Abänderungen zur Annahme.

Der Art. 20 des deutschen Entwurfs, nach welchem im Verlustfalle der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth des Gutes, sowie Zeit und Ort der Ablieferung die Grundlagen für die Bemessung des Schadensersatzes bilden, ging unverändert in die Beschlüsse der ersten Conferenz (Art. 34 in den Protokollen II, S. 115) über. Diese normale Höhe des Schadensersatzes wurde aber durch den neu hinzugefügten Art. 21 (bezw. jetzt 35) in dem einen Falle beschränkt, daß die Eisenbahn das Gut zu ermäßigter Fracht befördert und in dem betreffenden Special-(Ausnahme-)Tarif einen Normalsatz als Maximalwerth des Gutes festgesetzt hat. Damit ist eine Abweichung von dem deutschen Entwurfe vorgenommen; dieser hat die Normalsätze ganz fallen gelassen, welchen Wegfall die erste Conferenz für die Regel annahm, von welcher Regel sie aber den Fall der Beförderung zu ermäßigtem Tarife als einzige Ausnahme statuirte. Die volle Billigung aber erlangte der Vorschlag des deutschen Entwurfs in Art. 27 Ziff. 1, nach welchem, sofern nicht ein Interesse deklarirt ist, im Falle der Versäumung der Lieferzeit theils mit, theils ohne Nachweis eines Schadens Frachtantheile als Normal- bezw. Maximalsätze für die Höhe des Schadensersatzes festgesetzt worden.

Eine sehr wesentliche Neuerung der 1. Conferenz in den Normen über die Höhe des Schadensersatzes bildet sodann die Einführung des neuen Begriffs der „Deklaration des Interesses an der Lieferung" („declaration de l'intérêt à la livraison").

Während, wie bereits bemerkt, der schweizerische Entwurf die deutsche Werthdeklaration beibehielt, die deutsche Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung dagegen fallen ließ, der deutsche Entwurf aber die erstere Deklaration verwarf und die letztere beibehielt, ist es der ersten Conferenz gelungen, dadurch einen Compromiß zwischen den beiden Entwürfen zu schaffen, daß sie die beiden Deklarationen in eine neue, die „des Interesses an der Lieferung", vereinigte, welche sowohl im Falle des Verlustes und

*) „Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Salzburg 1879, S. 14.

der Beschädigung, als auch im Falle der Versäumung der Lieferzeit, sowie ferner auch dann auf die Höhe des Schadensersatzes einwirkte, wenn beide Fälle in Concurrenz traten.

Die Deklaration des Interesses ist bei allen Gütern, ausschließlich der auf Grund von Special- (Ausnahme-) Tarifen beförderten, zulässig, aber die Eisenbahn ist zur Erhebung eines Frachtzuschlags berechtigt.

Hat eine solche Deklaration stattgefunden, so soll im Falle des Verlustes und der Beschädigung neben der Entschädigung, welche ohnehin, d. h. bei mangelnder Deklaration des Interesses, zu zahlen wäre, jeder „weitere, nachgewiesene Schaden" bis zur Höhe des deklarirten Betrages vergütet werden. (Art. 38 a. a. O.)

Der Begriff „Schaden" ist nicht näher definirt; er ist daher nach der richtigen, herrschenden Meinung im weitesten, römischrechtlichen Sinne aufzufassen. Er begreift an dieser Stelle positiven Schaden und entgangenen Gewinn (damnum emergens und lucrum cessans), unmittelbares und mittelbares Interesse (damnum circa rem und extra rem), soweit nur noch zwischen dem damnum und dem Verlust oder der Beschädigung oder Verzögerung ein Causalnexus vorhanden ist*). Lediglich das sog. Affektionsinteresse bleibt unberücksichtigt.

Im Falle der Versäumung der Lieferzeit soll ohne Nachweis eines Schadens die halbe bezw. die ganze Fracht vergütet werden, je nachdem die Verspätung $^1/_4$ der Lieferfrist oder mehr als $^1/_4$ derselben betragen hat. Die Interessedeklaration hat hier die Wirkung, daß der Entschädigungsberechtigte einen Schaden nicht nachzuweisen braucht und doch einen doppelt so hohen Frachtantheil als Vergütung beanspruchen kann, als in dem Falle, daß er die Interessendeklaration nicht abgegeben hätte. (Art. 40 Abs. 1).

Tritt der Entschädigungsberechtigte den Beweis eines erlittenen Schadens an und gelingt ihm ein solcher Beweis, so soll der nachgewiesene Schaden bis zur Höhe des Betrages der Interessendeklaration ersetzt werden. Hier bildet also der deklarirte Betrag den Maximalbetrag der Entschädigung. (Art. 40 Abs. 2).

III.

Die zweite Berner Conferenz.

Die Beschlüsse der ersten Berner Conferenz sind hinsichtlich der Begrenzung des Schadensersatzes von der zweiten Conferenz**), wie folgt, geändert worden.

---

*) So Gerstner S. 375, Rosenthal S. 231; and. Meinung Gasca: il codice ferroviario, III p. 269; vgl. hiergegen Gerstner a. a. O. Note 7, Rosenthal a. a. O. Note 1. Eger läßt die immerhin nicht unwichtige Frage unerörtert.

**) Protokolle II Anlage I S. 18, 19, 35, 37, 38 und 40.

Zunächst ist der Art. 34 dahin modificirt worden, daß der Berechnung des Schadensersatzes im Falle des Verlustes oder der Beschädigung nicht der gemeine Handelswerth am Orte und zur Zeit der bedungenen Ablieferung abzüglich etwa ersparter Kosten, sondern derjenige am Orte und zur Zeit des Versands zuzüglich etwa gezahlter Kosten zu Grunde zu legen ist.

Eine weitere Aenderung ist am Art. 35 vorgenommen worden. Nach dem Projekt von 1878 war es bei den auf Grund von Special- (Ausnahme-) Tarifen zu befördernden Gütern dem Absender freigestellt, einen Werth dieser Güter zu deklariren, der aber einen in den Tarifen festgesetzten*) Maximalbetrag nicht übersteigen durfte**). Hiernach war es nach dem Projekte von 1878 von einer besonderen Willenserklärung des Absenders abhängig, ob er sich mit einem eventuellen Schadensersatze in Höhe des in den Tarifen festgesetzten Normalsatzes begnügen und dafür in den Genuß der Frachtermäßigung des Special- (Ausnahme-) Tarifs treten wollte.

Nach den Beschlüssen der Conferenz von 1881 erfolgt die Anwendung des Normalsatzes von Seiten der Eisenbahn ohne Antrag des Versenders, sobald dieser nur die Anwendung des Special- (Ausnahme-) Tarifs an gehöriger Stelle des Frachtbriefs verlangt. Will der Absender sich einen den Normalsatz übersteigenden Schadensersatz sichern, so muß er auf den ermäßigten Tarif verzichten; er erwirbt dann damit im Falle, daß eine Entschädigung zu leisten ist, einen Anspruch gemäß Art. 34.

Endlich erfolgte in der zweiten Conferenz noch eine Aenderung des Art. 38 insofern, als in demselben nicht mehr der Art. 35 citirt wird. Dadurch ist die Deklaration des Interesses an der Lieferung bei den gemäß Art. 35 zu ermäßigten Tarifen zu befördernden Gütern ausgeschlossen.

An den Beschlüssen der zweiten Conferenz hinsichtlich der Art. 34, 35, 37, 38, 40 hat die dritte Conferenz, abgesehen von einer unwesentlichen Aenderung im Texte des Art. 40, nichts geändert.

§ 5.

Die Höhe des Schadensersatzes bei mangelnder Deklaration des Interesses an der Lieferung.

Wenn das Gut ganz oder theilweise verloren geht und dabei die in den Art. 29—33 für die Haftpflicht der Eisenbahnen festgesetzten Voraussetzungen zutreffen, hat die Eisenbahn den Schaden,

*) Zeitschrift für int. Eisenb. I S. 256.
**) Protokolle II S. 116.

welcher dem Berechtigten aus dem Verluste entsteht, zu ersetzen, aber nicht allen und jeden, sondern einen in abstracto ganz bestimmten und nur in concreto verschieden bemessenen Betrag, nämlich einen solchen, für den sich der Berechtigte am Versandorte und zur Versandzeit ein anderes Gut derselben Qualität und Quantität auf dem Markte oder bei anderer sich bietender Gelegenheit kaufen konnte. Dieser Betrag wird, wie auch im deutschen Frachtrechte (Art. 396 H.-G.-B.), der gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth des Gutes genannt. Er bildet die feste Gesetzesnorm für den Schadensersatz, von welcher weder nach oben, noch nach unten abgewichen werden kann; er bildet die Maximalentschädigung, auch wenn der volle Schaden, das Interesse, größer ist, und er bildet die Minimalentschädigung, auch wenn das Interesse geringer ist. Es hat aber derjenige, welcher den Anspruch erhebt, wie auch sonst, die Beweislast zu tragen, und zwar hat er die Höhe des gemeinen Handelswerthes bezw. gemeinen Werthes zu beweisen.

Die wesentlichste Verschiedenheit des internationalen Eisenbahnfrachtrechts vom deutschen Eisenbahnfrachtrechte tritt sodann an dieser Stelle dadurch zu Tage, daß nach letzterem (Art. 396 Abs. 2) der Empfangsort und die Empfangszeit bei Bemessung des in Rede stehenden Werthes zu Grunde gelegt werden, während der Art. 34 des Uebereinkommens Versandort und Versandzeit für maßgebend erklärt.

Die alten Betriebsreglements, welche von den Eisenbahnen vor der Einführung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs erlassen worden sind, haben Ort und Zeit der Aufgabe des Gutes als ausschlaggebend für die Bemessung des Werthes des Gutes erklärt*); aber schon bei der Berathung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs ist darüber gestritten worden, ob Ort und Zeit des Versands oder des Empfangs gerechter Weise bei Festsetzung des Werthes des Gutes zu Grunde zu legen seien.

Für Ort und Zeit des Versands wurde damals geltend gemacht**), im Werthe des Gutes am Ablieferungsorte sei „Gewinn" enthalten; werde also der Werth des Gutes am Ablieferungsorte erstattet, so werde lucrum cessans erstattet, was ja nicht geschehen solle. Außerdem verdiene der „Abgangsort" aber auch aus einem praktischen Grunde den Vorzug, insofern er sich nämlich leichter, z. B. auf Grund der Fakturen, feststellen lasse.

Für Ort und Zeit der Ablieferung wurde angeführt, die Güter hätten, sobald sie den Abgangsort verlassen hätten, nicht mehr

*) Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Salzburg 1879, S. 22, 23.

**) Protokolle der Nürnberger Conferenzen, S. 4712.

den Werth an diesem Orte*) und nur eine Fiktion könne den Gesetzgeber veranlassen, bei Regelung der Ersatzverbindlichkeit auf diesen Werth zurückzukommen.

Die Majorität entschied sich dafür, daß der Werth am Ablieferungsorte maßgebend sein solle. Daß in der Preissteigerung am Ablieferungsorte gegenüber dem Werthe am Abgangsorte ein Gewinn liege, sei richtig; aber dieser Gewinn gehöre zur vera rei aestimatio, und der Werth am Bestimmungsort könne in Folge Zurückgehens der Conjunktur ebenso gut auch geringer sein, als der Werth des Gutes am Abgangsorte und zur Abgangszeit. Der weitere Grund, daß es leichter sei, den Werth am Abgangsorte und zur Abgangszeit auf Grund der Faktura festzustellen, sei deshalb nicht stichhaltig, weil einerseits die Faktura nicht als vollgültiger Beweis des Werthes am Abgangsorte angesehen werden könne, es andererseits aber auch umgekehrt ebenso schwierig sein könne, vom Bestimmungsorte aus den Werth der Güter am Abgangsort und zur Abgangszeit festzustellen.

Die Frage, ob die Feststellung des Werthes an dem einen Orte leichter oder schwieriger sei, als an dem anderen, kann aber ganz unerörtert bleiben; denn selbst, wenn es feststände, daß diese Feststellung hier minder schwierig wäre, als dort, so kann ein solches Moment bei Aufsuchen eines gerechten Maßstabes für die Höhe des Schadensersatzes nicht so sehr in die Waagschale fallen, daß daraus die Entscheidung zu Gunsten des einen oder anderen Ortes ausfallen würde.

Aber auch der Umstand, daß in den meisten Fällen die Güter erst versendet werden, wenn sie an den Empfänger bereits verkauft sind, wenn also das periculum des Transports auf den Käufer, den Empfänger, übergegangen sei**), darf nicht für Bestimmung des Werthes nach dem Bestimmungsorte sprechen, denn das Rechtsverhältniß, welches hinsichtlich des Gutes zwischen Versender und Empfänger besteht, welches zudem keineswegs in allen Fällen das gleiche ist, kann auf die Höhe des Schadensersatzes, wie er von einem Dritten, dem Frachtführer, zu leisten ist, keinen Einfluß ausüben.

Der Kern der Frage wird allein der sein, zu entscheiden, ob der Unterschied zwischen dem Preise am Abgangsort und zur Abgangszeit und demjenigen am Bestimmungsort und zur Ankunftszeit mit zur vera rei aestimatio gehört oder nicht. Daß die Güter nach dem Verlassen des Abgangsortes nicht mehr den Werth an diesem Orte haben, ist richtig, aber hieraus würde mittelst argumentum e contrario folgen,

---

*) Protokolle der Nürnberger Conferenzen, S. 4711.

**) Koch: „Frachtgeschäft der Eisenbahnen" in Goldschmidt's Zeitschr. für d. ges. Handelsrecht, Bd. VIII, S. 440 ff.

daß sie auch noch nicht den Werth am Bestimmungsorte hätten, daß sie diesen vielmehr erst mit der Ankunft an demselben erlangten, und daß sie inzwischen immer im Werthe wechseln und den Werth je des Ortes hätten, an welchem sie sich gerade befänden. Aber auch diese Ortsbestimmung ist, abgesehen davon, daß sie ein verwickeltes System darstellen würde, juristisch nicht begründet, denn der Werth des Gutes wechselt juristisch nicht erst mit dem Beginn, der Fortsetzung und der Vollendung des Transportes, sondern schon mit dem Abschluß des Frachtvertrags. Solange der Versender noch keinen Frachtführer gefunden hat, der die Verpflichtung, das Gut an den vom Versender gewünschten Ort zu bringen, übernähme, so lange hat auch das Gut noch den Werth, den auch alle anderen Güter derselben Art und Beschaffenheit an dem Orte haben, von welchem das Gut weggeschafft werden soll. Hat aber der Versender einen Frachtführer gefunden, der die Transportverpflichtung eingehen will, und ist mit diesem dann der Frachtvertrag abgeschlossen, so tritt juristisch das Forderungsrecht des Versenders auf Erfüllung der Frachtobligation seinem Vermögen, und zwar in specie dem Werthe des zu transportirenden Gutes hinzu. Mit dem Abschluß des Frachtvertrags erhält das Gut den Werth am Bestimmungsort, „mit der Uebergabe des Gutes zum Transport hat dasselbe den Werth des Ablieferungsortes virtuell schon in sich"*), und zwar nicht etwa den Werth, den das Gut an diesem Orte für den im Frachtbrief angegebenen Empfänger hat, sondern den gemeinen Werth an diesem Orte, d. h. den Werth, den es für Jedermann hat. Denn würde nach Beendigung des Transports der Empfänger die Annahme des Gutes verweigern, so sind Versender oder Frachtführer in der Lage, das Gut zum Marktpreis, wie er am Empfangsorte gerade gilt, an jeden Dritten zu verkaufen. Vor der Vollendung des Transports kann andererseits auch schon der Werth und nur der Werth erzielt werden, den das Gut zur Ankunftszeit haben wird. Die kaufmännische Conjunktur wird Jeden abhalten, vorher einen höheren Preis zu zahlen; würde Jemand einen niedrigeren Preis zahlen, so ändert das nichts an dem Werthe, welchen das Gut für den Käufer und im Uebrigen für Jedermann hat. Das Gut hat also mit dem Abschluß des Frachtvertrags den Werth, welchen gleichartige Güter zu der Zeit haben, wo das zu transportirende Gut am Bestimmungsorte ankommt. Dieser Werth ist zwar „ein der Zeit nach zukünftiger, aber ein solcher, der juristisch schon jetzt gleich", mit dem Abschluß des Frachtvertrags, „in Rechnung kommen muß"**).

---

*) von **Hahn**: **Commentar II S. 612.**

) **Grünhut: **Studien zur Lehre von der Haftpflicht des Frachtführers, in Siebenhaar's Archiv, Neue Folge, Bd. 4 S. 132.**

Hiernach war es juristisch wohl gerechtfertigt, wenn im Art. 396 des Allgem. Deutsch. Handelsgesetzbuchs Ort und Zeit der Ablieferung als Grundlage für die Bemessung des Werthes des Transportgutes statuirt wurde.

Der schweizerische „Vorläufige Entwurf" enthielt im Art. 20 die gleiche Bestimmung, daß der Handelswerth nach der Zeit und dem Orte anzunehmen sei, wo die Ablieferung hätte stattfinden sollen. Da in diesem Punkte auch der deutsche Entwurf mit dem schweizerischen übereinstimmte, so wurde das in Rede stehende Prinzip in der 1. Berner Conferenz zum Beschluß erhoben. Dieser Beschluß gab dem „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" Veranlassung zu einem Gegenantrag, der dahin ging, daß der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth am Absendeorte zuzüglich der bereits aufgewendeten Transportkosten zu Grunde gelegt werde*). Schon die I. Commission der 2. Berner Conferenz hat diesem Vorschlag zugestimmt und die Abänderung des Projektes von 1878 in dieser Hinsicht beantragt**). Dieser Antrag fand dann auch die debattenlose Zustimmung der 2. Conferenz, und auch die 3. Conferenz hat, wie bereits bemerkt, an diesem Prinzip nichts mehr geändert.

Hiernach ist nach dem endgültig in das Uebereinkommen übergegangenen Prinzip im Falle des Verlustes der gemeine Werth des Gutes am Versandorte und zur Versandzeit zuzüglich der etwa bereits gezahlten Transportkosten zu erstatten. Unter den Gründen, welche zur Annahme dieses Prinzips geführt haben, war einer der hauptsächlichsten der, daß man den Eisenbahnen, deren Entschädigungspflicht bei Wegfall der Normalsätze höher wurde, ein Aequivalent für diese neue Last geben wollte***), daß übrigens der Absender ja durch die Einführung der fakultativen Deklaration des Interesses an der Lieferung in der Lage sei, sich höheren Schadensersatz, insbesondere den gemeinen Werth am Ablieferungsorte und zur Ablieferungszeit, zu sichern†). Wenn also ein Interesse nicht deklarirt wird, so wird nur der Werth am Abgangsort und zur Abgangszeit einschließlich der gezahlten Transportkosten vergütet. Der Unterschied zwischen diesem Werthe und demjenigen am Ablieferungsorte und zur Ablieferungszeit gehört also nach dem vom Internationalen Uebereinkommen angenommenen Grundsatze nicht zu dem zu erstattenden gemeinen Handelswerth, und der in diesem Unterschied in der Regel liegende Gewinn wird nicht erstattet. Das Maß des Schadensersatzes

*) Denkschrift S. 24.
**) Protokolle II S. 115.
***) Denkschrift S. 23.
†) Protokolle II S. 117.

bestimmt sich also gewissermaßen nach der lex loci contractus, und dies bildet eine Analogie zu der im internationalen Privatrecht herrschenden Ansicht, welche dahin geht, daß der Frachtvertrag nach dem Rechte des Ortes zu beurtheilen sei, an welchem er geschlossen wurde, und daß nach diesem und nicht nach dem Rechte des Erfüllungsortes sich insbesondere die Haftung des Frachtführers für rechtzeitige Lieferung, für beschädigte oder in Verlust gekommene Güter richten müsse*).

„Im Falle der Beschädigung soll die Eisenbahn den reellen Schadensbetrag, den das Gut erlitten hat, bezahlen"**). Etwas deutlicher ist der endgültig festgestellte Text: „Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen"***). Aber auch diese Fassung wird nicht mit Unrecht für wenig gelungen gehalten. Besser und jedenfalls noch etwas klarer war der Art. 37 in der Fassung des Projektes von 1878 und in den Anträgen der 1. Commission von 1881†), und am klarsten war der dem Art. 37 korrespondirende Art. 25 des Deutschen Entwurfs††).

Nach der endgültigen Fassung soll, wie gesagt, der „Minderwerth des Gutes" gezahlt werden. Um einen Minderwerth, eine Differenz, rechnungsmäßig festzustellen, muß man vorher zwei andere Werthe feststellen, und zwar den einen als Minuend und den anderen als Subtrahend; durch Abziehen derselben von einander erhält man die Differenz, den Minderwerth. Diese beiden Werthe sind unbestrittenermaßen der Verkaufswerth des beschädigten Gutes und der gemeine Handelswerth, welchen das Gut hätte, wenn es nicht beschädigt wäre. Daß der Verkaufswerth des beschädigten Gutes derjenige Betrag sei, um welchen das Gut am Bestimmungsorte und zur Ankunftszeit verkauft werden kann, ist ebenfalls nicht bestritten. Zweifelhaft ist nur, welcher Ort und welche Zeit für die Festsetzung des gemeinen Handelswerthes, welchen das Gut hätte, wenn es nicht beschädigt wäre, maßgebend sein soll.

In den Verhandlungen ist auf diese Frage zwar keine bestimmte Antwort gegeben worden, aber aus dem im Ganzen betrachteten Verlaufe der Verhandlungen lassen sich doch Gründe dafür entnehmen, daß die 2. Conferenz, auf welcher die Frage verhandelt wurde, den gemeinen Handelswerth des Gutes am Versandorte zu Grunde gelegt wissen wollte. Dafür spricht, daß im Art. 34 auch dieser

*) v. Bar: Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts, II, S 142, 143.

**) Antrag Lejeune, Protokolle II S. 118.

***) Protokolle III S. 37.

†) Protokolle II S. 116.

††) Protokolle I S. XXVI.

Werth festgesetzt wird, und daß die Art 34—38 durchweg als zusammengehörig behandelt worden sind, weil sie in einem inneren Zusammenhang stehen. Es ist dies wiederholt auf der 2. Conferenz ausgesprochen worden*), und es ist daher nicht anzunehmen, daß in den genannten Artikeln zwei verschiedene Prinzipien für die Bemessung des gemeinen Handelswerthes haben festgesetzt werden sollen, nämlich im Art. 34 die Bemessung nach Versandort und Versandzeit und im Art. 37 diejenige nach Empfangsort und Empfangszeit. Es kann für die Berechnungsweise des Schadensersatzes keinen Unterschied machen, ob das Gut verloren geht, oder ob es beschädigt ankommt. Juristisch würde es richtiger sein**), in beiden Fällen Ort und Zeit des Empfangs zu Grunde zu legen; nachdem aber die 2. Conferenz aus wirthschaftlichen und handelspolitischen Rücksichten, insbesondere aus finanziellen Rücksichten für die Eisenbahnen, sich entschlossen hat, das Prinzip des Versandortes und der Versandzeit im Verlustfalle zu Grunde zu legen, liegt kein Grund vor, dies in dem nur thatsächlich anders gestalteten Falle der Beschädigung nicht auch zu thuen. Thut man dies nicht, so wird regelmäßig derjenige, dessen Gut verloren geht, der also doch in gewissem Sinne verhältnißmäßig größeren Schaden erleidet, als derjenige, dessen Gut in vielleicht wenig beschädigtem Zustande ankommt, eine verhältnißmäßig geringere Entschädigung erhalten, als letzterer. Diesem soll erstattet werden der gemeine Handelswerth am Ablieferungsorte, vermindert um den Verkaufswerth, jenem der gemeine Handelswerth am Versandorte zuzüglich der etwa schon gezahlten Transportkosten. Der gemeine Handelswerth am Ablieferungsorte ist aber in der Regel höher, als der gemeine Handelswerth am Versandorte zuzüglich der Transportkosten, und zwar um den Betrag des Gewinnes, welchen der Empfänger aus dem mit dem Gute zu machenden Geschäfte erzielen will. Es kann aber nicht beabsichtigt sein, diesen Gewinn dem einen Empfänger zu erstatten, dem anderen dagegen vorzuenthalten. Daß die Transportkosten dem gemeinen Handelswerth am Versandorte zuzuzählen sind, ergibt sich aus der Analogie des Art. 34 und aus der Natur der Sache.

Schwab***), Eger†) und Rosenthal††) interpretiren den Art. 37 in derselben Weise, wie oben geschehen. Gasca†††) und Gerstner††††)

---

*) Protokolle II S. 115, 118.

**) Siehe oben S. 30, 31, 32.

***) Schwab: Internat. Eisenbahnfrachtrecht S. 278 ff.

†) Eger: desgl. S. 644.

††) Rosenthal: desgl. S. 221, 222.

†††) Gasca: il codice ferroviario III S. 371.

††††) Gerstner: Internat. Eisenbahnfrachtrecht S. 264.

dagegen wollen hier den Bestimmungsort zu Grunde gelegt wissen*).

Gasca behauptet, für den Empfänger, dessen Gut verloren gehe, habe das verlorene Gut den Werth am Versandorte; erst wenn das Gut ankomme, habe es den Werth am Bestimmungsorte. Komme das Gut unbeschädigt an, so könne der Empfänger diesen Werth ohne Weiteres durch Verkauf erzielen; komme es aber beschädigt an, so erziele er weniger, und dieses „weniger“ müsse ihm ersetzt werden, oder, wie Gerstner meint, man müsse „den Empfänger in die Lage setzen, sich mit dem Erlös aus dem beschädigten Gut und der erhaltenen Vergütung ein unbeschädigtes Gut gleicher Art zu kaufen“. Dies kann der Empfänger aber auch dann, wenn der Versandort zu Grunde gelegt wird, nämlich am Versandorte. Daß er dann zum Abschluß eines zweiten Frachtvertrages gezwungen wird, ist, wenn die Frachtkosten dem gemeinen Werthe am Versandorte zugerechnet werden, für ihn ebenso irrelevant, als für denjenigen Empfänger, dessen Gut verloren geht. Wenn dieser nur soviel erhalten soll, daß er nur am Versandorte ohne Schaden ein neues Gut kaufen kann, so muß es auch demjenigen Empfänger, dessen Gut beschädigt ankommt, genügen, wenn er soviel erhält, daß er gegebenenfalls am Versandorte sich ein neues, unbeschädigtes Gut kaufen kann.

von der Leyen**) hält dafür, daß man es mindestens „unentschieden“ gelassen habe, wie der Minderwerth zu berechnen sei.

de Seigneux***) will 2 Fälle unterscheiden; es sei in der Regel der Versandort zu Grunde zu legen, wenn der Versender, der Empfangsort aber, wenn der Empfänger klage. Einer solchen Interpretation ist aber mit Recht entgegengehalten worden, daß die Person des Klägers niemals auf die Höhe eines geltend gemachten Anspruchs von Einfluß sein kann.

Das deutsche Prinzip der Normalsätze ist in den Art. 34 und 37 grundsätzlich verworfen worden; nur eine einzige Ausnahme hat man zu Gunsten der Eisenbahnen statuirt†), nämlich die, daß sie nach

---

*) Ebenso neuerdings die nicht mehr benutzte Abhandlung über diese Frage in der Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport 1895 S. 252 ff.

**) In Goldschmidt's Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht, Neue Folge, Bd. 24, S. 44.

***) Gerstner, Internat. Eisenbahnfrachtrecht, S. 371, Anm. 4; Rosenthal, desgl. S. 222, Anm. 3.

†) Die entgegengesetzte Ansicht bei Eger, S. 615, „man habe das bewährte Prinzip der Normalsätze acceptirt, nur mit der vom deutschen Rechte abweichenden Modifikation, daß die Einführung von Normalsätzen nur unter den in Art. 35 bezeichneten Voraussetzungen gestattet sei“, erscheint nicht zutreffend, da die Special-

Art. 35 Specialtarife veröffentlichen und in diesen einen im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrag festsetzen dürfen. Dieser bildet dann die Höchstgrenze des zu ersetzenden, nachgewiesenen Schadens unter zwei Voraussetzungen, von denen die eine auf die Specialtarife, die andere auf den Maximalbetrag sich bezieht. Die Specialtarife müssen nämlich eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten, und der gleiche Maximalbetrag muß auf die ganze Transportstrecke Anwendung finden. Diese Zulassung eines Maximalbetrages bildet für die Eisenbahnen das Aequivalent für die Gewährung der Tarifermäßigung. Beide müssen daher miteinander correspondiren, beide müssen sich auf alle Bahnen, die am Transport betheiligt sind, erstrecken. Gewährt eine dieser Bahnen keine Preisermäßigung, so ist die Festsetzung eines Maximalentschädigungsbetrags allen anderen Bahnen nicht gestattet. Dasselbe ist der Fall, wenn eine der Bahnen gar keinen Maximalbetrag oder einen höheren oder niedrigeren festsetzt, als die übrigen.

Der Berechtigte mußte auch hier die Höhe seines Anspruchs beweisen; beweist er einen Schaden, der größer ist, als der Maximalbetrag, so wird nur der letztere vergütet; beweist er nur einen geringeren Schaden, so wird nur dieser ersetzt.

Der Maximalbetrag des Art. 35 tritt im Verlustfalle ganz an die Stelle des gemeinen Handelswerthes in Art. 34, im Beschädigungsfalle unter verhältnißmäßiger Reduktion gemäß Art. 35, Satz 2. Wesentlich ist übrigens noch, daß bei Beförderung nach Specialtarif, wie bereits oben gesagt, die Deklaration des Interesses an der Lieferung stets fehlen muß.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist kommen bei mangelnder Deklaration des Interesses an der Lieferung die in Art. 40, Abs. 1, festgesetzten Frachttheile zur Vergütung.

Die Worte „ohne Nachweis des Schadens" bedeuten a. a. O., daß die Rechtsvermuthung gelten solle, es sei ein Schaden, und zwar in Höhe des zu erstattenden Frachttheils, entstanden.*)

---

tarife doch wohl nicht die Regel, sondern die Ausnahme bilden, weshalb sie ja auch in Deutschland „Ausnahmetarife" heißen. Solche Ausnahmetarife, d. i. Ausnahmetarife mit den in Art. 35 vorgeschriebenen Eigenschaften, bilden so sehr die Ausnahme, daß von der Leyen mit Recht sagt, „der Art. 35 habe zwar viele Bedenken, aber doch den Hauptvorzug, daß er schwerlich jemals praktisch zur Anwendung kommen werde."

*) Ueber die Unzulässigkeit des Gegenbeweises siehe unten S. 38.

§ 6.

Der Schadensersatz bei abgegebener Deklaration des Interesses an der Lieferung.

Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung bildet nach Art. 34 und 37 der gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth des Gutes die Grundlage für die Bemessung des Schadensersatzes. Für den Fall, daß der Versender einen „weiteren", d. h. einen über den Werth, die vera aestimatio des Gutes hinausgehenden Schadensersatz wünscht, muß er den gewünschten Betrag als „Interesse an der Lieferung" deklariren. Hat eine solche Deklaration stattgefunden, so ist nach Art. 38 die Eisenbahn berechtigt, einen bestimmten Frachtzuschlag zu erheben, dafür aber auch verpflichtet, den nachgewiesenen Schaden bis zum deklarirten Betrag zu ersetzen. Hier ist natürlich unter Schaden sowohl positiver Schaden als entgangener Gewinn, sowohl der voraussehbare als der nicht voraussehbare, sowohl der direkte als der indirekte Schaden zu verstehen, da das Uebereinkommen eine Einschränkung nach keiner Richtung hin macht. Auch im Falle der Beschädigung ist insbesondere das volle, nachgewiesene Interesse zu vergüten, und es tritt nicht etwa eine verhältnißmäßige Reduktion ein.*)

Die in Art. 30 bezeichneten Voraussetzungen für den Eintritt der Haftpflicht für Verlust oder Beschädigung eines Gutes müssen natürlich auch im Falle der Deklaration des Interesses an der Lieferung gegeben sein, wenn überhaupt ein Schadensersatz geleistet werden soll.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist ist auch bei abgegebener Deklaration des Interesses an der Lieferung die Höhe des Schadensersatzes verschieden, je nachdem der Berechtigte den Nachweis eines in Folge der Versäumung erlittenen Schadens führen will oder nicht. Will er jenen Nachweis nicht antreten, so kann er ohne Weiteres einen nach Verhältniß der Dauer der Verspätung in Art. 40, Abs. 3, festgesetzten Theil der Fracht bis zum Höchstbetrage derselben als Schadensersatz beanspruchen. Beweist er aber einen höheren Schaden, so wird ihm dieser bis zur Höhe des deklarirten Betrages ersetzt

Daß unter Umständen, wie Rosenthal bemerkt, bei Deklaration des Interesses die Entschädigungssumme geringer sein kann, als ohne Deklaration, ist richtig; es wird aber Sache des Deklaranten

---

*) So auch Gerstner a. a. O. S. 376.

sein, den Betrag der Deklaration entweder höher, als den der Fracht anzugeben, oder aber auf die Deklaration zu verzichten. Wenn aber Rosenthal sagt, in einem solchen Falle habe die Eisenbahn die Prämie für die Deklaration ohne jede Gegenleistung bezogen, so ist dem entgegenzuhalten, daß die Deklaration des Interesses an der Lieferung ja auch die Werthhaftung in sich schließt, und daher die Bahn auch das Risiko des Verlustes oder der Beschädigung getragen hat.

Die Worte „ohne Nachweis des Schadens" in Art 40 stellen eine Rechtsvermuthung dar; streitig ist dabei, ob das Uebereinkommen eine einfache praesumtio juris oder eine praesumtio juris et de jure hat statuiren wollen.

Gerstner*) entscheidet sich für das erstere und begründet dies damit, daß die in Art. 39 statuirte Voraussetzung, nach welcher eine Schadensersatzpflicht nur vorliege, wenn und soweit ein Schaden wirklich entstanden sei, durch Art. 40 nicht aufgehoben sei. Wenn die Eisenbahn in der Lage sei, den Beweis zu erbringen, daß überhaupt kein Schaden oder doch nur ein geringerer aus der Versäumniß entstanden sei, so müsse sie zu diesem Beweise zugelassen werden.

Aus demselben Grunde hält auch Rosenthal**) die aufgestellte Rechtsvermuthung für eine theilweise widerlegliche, einfache praesumtio juris. Er will unterscheiden zwischen dem Gegenbeweis, daß überhaupt kein Schaden entstanden sei, und demjenigen, daß ein geringerer Schaden, als der beanspruchte entstanden sei***), den letzteren Gegenbeweis will er im Gegensatz zu Gerstner ausgeschlossen wissen; weil auch „Art. 39 ausdrücklich das Vorhandensein eines Schadens als Voraussetzung" aufstelle, müsse der Gegenbeweis, daß diese Voraussetzung nicht vorliege, daß ein Schaden überhaupt nicht vorhanden sei, zuläßig sein.

von der Leyen†) hält diese Auslegung des Art. 40 immerhin für zweifelhaft; man kann aber weiter gehen und sich für eine praesumtio juris et de jure entschließen, wie dies auch Meili††) mit Recht thut, wenn er gegen die Auffassung Gerstner's und damit auch Rosenthal's mit Entschiedenheit opponirt. Nach der Ansicht Meili's, welcher zuzustimmen ist, statuirt Art. 39 den allgemeinen Grundsatz der Haftpflicht, der Art. 40 dagegen ordne im Detail die verschiedenen Fälle. Durch die Worte „ohne Nachweis eines Schadens" werde die Höhe des Schadens in unanfechtbarer Weise gesetzlich fixirt; gegen diese Fixirung sei kein Gegenbeweis zuläßig.

---

*) A. a. O. S. 380, 386.

**) A. a. O. S. 242.

***) A. a. O. Anm. 1.

†) Archiv für Eisenbahnwesen 1893, S. 619.

††) Zeitschrift für schweizerisches Recht Bd. 34, Neue Folge Bd. 12, 1893, S. 489 ff.

Auch Eger*) hält den Gegenbeweis für ausgeschlossen und erklärt die fragliche Präsumtion für eine „Rechtsfiktion" in betreff der Existenz und der Höhe des Schadens, gegen welche ein Gegenbeweis ausgeschlossen sei.

Für die Annahme einer praesumtio juris et de jure spricht aber namentlich die ratio legis. Rosenthal, der sich theilweise für eine einfache praesumtio juris entschließt, sagt selbst**): „Die Absicht des Gesetzgebers geht dahin, den lästigen und oft schwierigen Beweis der Schadenshöhe zu umgehen"; die Absicht des Gesetzgebers ging aber noch weiter, nämlich dahin, den Schadensnachweis überhaupt auszuschließen und statt dessen einen billigen, quantitativ und prinzipiell unanfechtbaren Ersatz zu schaffen und damit eine Art Beweisnothstand zu beseitigen***). Nimmt man aber eine einfache praesumtio juris an und läßt damit den Gegenbeweis zu, so handelt man damit gegen den vom Gesetzgeber beabsichtigten Zweck, man interpretirt contra rationem legis.

Weiterhin spricht aber auch für Ausschluß des Gegenbeweises die deutlichere Fassung des § 70 des alten deutschen Betriebsreglements, welcher doch das Vorbild des Art. 40 des Uebereinkommens abgegeben hat. „Für Versäumniß der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist u. s. w." Hier haben die Eisenbahnen ein- für allemal auf Beweis und Gegenbeweis verzichtet und ohne solchen die bestimmte Entschädigung versprochen, welche dadurch im Wesentlichen den Charakter der Conventionalstrafe erhalten hat und verfällt, sobald nicht rechtzeitig abgeliefert wird. In gleicher Weise wird daher auch Art. 40 des Uebereinkommens interpretirt werden müssen.

---

*) A. a. O. S. 675, 676.

**) A. a. O. Anm. 1.

***) Meili: A. a. O. S. 489 ff.

III.

Die in Folge des Uebereinkommens abgeänderten Schadensersatznormen der internen Rechte.

§ 7.

Vergleich der Schadensersatznormen des Uebereinkommens mit denjenigen des deutschen und französischen Rechts.

Das Uebereinkommen bildet in der Frage wegen der Höhe des Schadensersatzes einen Compromiß zwischen dem bis dahin geltenden deutschen und französischen Rechte, indem es sich theils dem strengeren französischen Rechte zuneigt, theils mildere Grundsätze des deutschen Rechtes*) in sich aufnimmt, theils aber auch neue Normen schafft. Für den Fall der mangelnden Deklaration herrscht im Allgemeinen das deutsche System. Dasselbe ist nur insofern modifizirt und dem

*) Wenn Poinsard im Journal de droit international privé, 1892, S. 55, meint, im deutschen Rechte sei die Haftung der Eisenbahnen deßwegen eine mildere, weil das deutsche Recht zumeist auf Staatsbahnen angewendet werde und der Staat hier seinen Nutzen suche, so übersieht er, daß das deutsche Frachtrecht zu einer Zeit entstanden ist, wo in Deutschland, namentlich in Preußen, die meisten Bahnen Privatbahnen waren und daß das Staatsbahnsystem in Preußen erst zur Zeit der Berner Conferenzen zum Durchbruch gelangte.

französischen Rechte genähert, als im Art. 34 Zeit und Ort des Versands statt, wie im Art. 396 des Deutschen Handelsgesetzbuchs, Zeit und Ort der Ablieferung der Werthberechnung zu Grunde gelegt wird. Eine weitere und größere Annäherung liegt sodann darin, daß das im Art. 427 des Deutschen Handelsgesetzbuchs niedergelegte Prinzip der Normalsätze — abgesehen von dem Falle der Beförderung nach Special-(Ausnahme-)Tarif, welcher Fall aber schon wegen des geringen Werthes der betreffenden Güter nur geringe praktische Bedeutung hat — gänzlich verlassen ist und nicht mehr ein Normalsatz, sondern der wirkliche Werth erstattet wird.

Für den Fall des deklarirten Interesses ist vorwiegend das strenge französische Recht insofern adoptirt, als für jeden nachgewiesenen Schaden Entschädigung geleistet wird. Nur liegt hier umgekehrt eine Annäherung an das deutsche Recht darin, daß, abgesehen von dem zu zahlenden Frachtzuschlag, der nachgewiesene Schaden, wenn er den deklarirten Betrag übersteigt, nur in Höhe dieses Betrages erstattet wird.

Es fragt sich nun, ob und inwieweit in Folge der Berner Conferenzen Veranlassung zu nehmen war und auch genommen worden ist, das interne deutsche und französische Eisenbahnfrachtrecht, sowie die Rechte der übrigen Conventionsstaaten dem neuen internationalen Eisenbahnfrachtrechte anzunähern und anzupassen, sowie ob und inwieweit einzelne Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens abzuändern und dem einen oder anderen Rechtssystem noch mehr anzunähern wären.

§ 8.

Abänderung der internen Frachtrechte.

In Deutschland gab das Uebereinkommen den Anlaß zu der längst beabsichtigten Umarbeitung des Betriebsreglements von 1874; das Resultat der dahin zielenden Berathungen war die gleichzeitig mit dem Uebereinkommen in Kraft getretene „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands"*). Die Bestimmungen derselben

---

*) Entstehungsgeschichte und Text derselben siehe bei: „von der Leyen die Verkehrsordnung" in der Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht Bd. 41, Neue Folge Bd. 26 S. 501 ff, insbes. S. 511, 512, 513.

über die Höhe des Schadensersatzes stimmen zum großen Theil wörtlich mit denjenigen des Uebereinkommens überein*). In § 80 der Verkehrsordnung wird indeß Zeit und Ort der Ablieferung als Grundlage für die Berechnung des Werthes eines verlorenen oder beschädigten Gutes vorgeschrieben. Hätte man auch in diesem Punkte die neue Verkehrsordnung mit dem internationalen Uebereinkommen in Uebereinstimmung bringen wollen, so wäre hierzu die Mitwirkung der gesetzgebenden Faktoren nöthig gewesen, da die Herstellung der fraglichen Uebereinstimmung eine Abänderung des Art. 396 bezw. 423 des Handelsgesetzbuchs bedingt hätte.

Außerdem enthält § 87 der Verkehrsordnung eine von Art. 40 des Uebereinkommens abweichende, für den internen Verkehr mehr passende Abstufung der Vergütungssätze bei Versäumung der Lieferfrist.

Nicht übernommen ist aber aus dem alten Betriebsreglement insbesondere das System der Normalsätze; dasselbe ist vielmehr in der Verkehrsordnung, wie im Uebereinkommen, fallen gelassen

Dasselbe ist in Oesterreich-Ungarn geschehen, wo gleichfalls mit dem Uebereinkommen ein neues Betriebsreglement in Kraft getreten ist. Da aber hier die Regierung von den gesetzgebenden Faktoren durch Gesetz ermächtigt wurde, das neue Betriebsreglement mit dem Uebereinkommen in Uebereinstimmung zu bringen, so ist in den §§ 80/83 dieses Reglements Zeit und Ort des Versands als Maßstab für die Werthberechnung verlorener oder beschädigter Güter vorgeschrieben**).

In Frankreich sind durch Gesetz von 1888***) die Bestimmungen des Code de commerce nur hinsichtlich der Verjährungsfristen mit dem Uebereinkommen in Einklang gebracht†). Der Entwurf eines Gesetzes, betr. die Beförderung von Personen und Gütern auf den Eisenbahnen und Kleinbahnen††), trifft dem Art. 35 und 40 des Uebereinkommens ähnliche Bestimmungen. Aber die Entschädigung nach dem Werthe des Gutes hat auch in diesem keine Aufnahme gefunden.

---

*) § 80 der Verkehrsordnung = Art. 34 des Uebereink.
§ 81 " " = " 35 " "
§ 83 " " = " 37 " "
§ 84,85 " " = " 38 " "
§ 87 " " = " 40 " "

**) Zeitschrift f. d. internat. Eisenbahntransport 1893 S. 134, 135.

***) Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht, Neue Folge Band 24 S. 93.

†) Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht, Neue Folge Band 22 S. 156, 157.

††) Archiv für Eisenbahnwesen 1891 S. 743, 1894 S. 1014.

Belgien hat durch Gesetz vom 25. August 1891 den Abschnitt des Handelsgesetzbuchs über den Frachtvertrag erlassen*). Art. 41 desselben führt den Begriff des Interesses an der Lieferung auch in das interne belgische Frachtrecht ein, und Art. 42 a. a. O. gestattet anderseits den Eisenbahnen, durch Tarife oder Reglements die Ersatzleistung nach einem in dem bezeichneten Artikel angegebenen Maßstabe einzuschränken, welcher den Normen des Uebereinkommens im Allgemeinen entspricht.

In den Niederlanden wurde im Jahre 1876 das Eisenbahnfrachtrecht durch ein neues Eisenbahn-Reglement mit dem deutschen Frachtrecht in Uebereinstimmung gebracht; eine Annäherung an das Uebereinkommen durch Gesetz ist bis jetzt nicht erfolgt.

In Italien brachte der Codice di commercio von 1892**) eine Annäherung an das deutsche Recht insofern, als auch dort im Verlustfalle für die Entschädigung Ort und Zeit der Ablieferung in Betracht gezogen wird, und die deutsche Werthversicherung beibehalten ist.

In Luxemburg ist das Uebereinkommen durch die gleichzeitige Einführung eines neuen mit dem Uebereinkommen fast gleichlautenden Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen***) auch zum internen Eisenbahnfrachtrecht geworden.

Auch das Russische Eisenbahngesetz von 1885 ist im Allgemeinen nur eine Rezeption des Uebereinkommens; hinsichtlich der Höhe des Schadensersatzes sind aber die Modifikationen Italiens übernommen worden, nämlich Werthversicherung und Berechnung des Werthes nach Ort und Zeit der Ablieferung.

Das Schweizerische neue Transportgesetz von 1893 hat hinsichtlich der Höhe des Schadensersatzes genau die Normen des Uebereinkommens übernommen, abgesehen von einer anderweitigen Abstufung der bei Versäumung der Lieferzeit zu erstattenden Frachtquoten.

Fragen wir nun, ob die Normen des Uebereinkommens hinsichtlich der Höhe des Schadensersatzes als zweckmäßig anzusehen sind, so ist diese Frage zu bejahen, weshalb ja auch die meisten Vertragsstaaten nicht gezögert haben, diese Normen im Allgemeinen zu adoptiren. Wenn einzelne der Staaten der Werthberechnung auch jetzt noch Zeit und Ort der Ablieferung zu Grunde legen, so haben sie in diesem Punkte das deutsche Recht vorgezogen. Hier sollte aber,

---

*) Archiv für Eisenbahnwesen 1892, S. 169 ff.

**) von der Leyen a. a. O., Neue Folge, Bd. 24, S. 91.

***) von der Leyen in Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht, Neue Folge, Bd. 26, S. 545.

was auch, wie bereits bemerkt, Oesterreich gethan hat, statt des Werthes am Ablieferungsorte in Uebereinstimmung mit dem Uebereinkommen gleichfalls der Werth am Versandorte eingesetzt werden*), von einer Abänderung des Art. 34 des Uebereinkommens aber abgesehen werden.

Anders steht es mit Art. 35, den man ganz fallen lassen könnte sowie mit Art. 37, der einer Ergänzung im Sinne der Erörterungen auf S. 33 ff bedürfte.

Endlich wäre auch eine authentische Interpretation der Worte „ohne Nachweis des Schadens" in Art. 40 erforderlich, wie sie z. B. der Art. 110 des Russischen Eisenbahngesetzes aufgenommen hat, nach welchem eine gesetzlich fixirte Entschädigung für Versäumniß der Lieferfrist gezahlt wird, auch „wenn die Versäumniß keinen Schaden verursachte."

---

*) So auch Rießer in Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht, Neue Folge, Bd. 18 Beilage S. 87.